



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE ARTES

LETÍCIA LOPES BORGES SCHOENMAKER

Estações museu: estudo sobre a requalificação de estações ferroviárias no  
interior do estado de São Paulo

*Station museum: a study about requalification of railway stations inside São  
Paulo state*

CAMPINAS

2019

LETÍCIA LOPES BORGES SCHOENMAKER

Estações museu: estudo sobre a requalificação de estações ferroviárias no interior do estado  
de São Paulo

*Station museum: a study about requalification of railway stations inside São  
Paulo state*

Dissertação apresentada ao Instituto de Artes da  
Universidade Estadual de Campinas como parte dos  
requisitos exigidos para a obtenção do título de  
Mestra em Artes Visuais.

*Dissertation presented to the Arts Institute of the  
State University of Campinas in partial fulfillment  
of the requirements for the degree of Master in  
Visual Arts.*

ORIENTADORA: Maria José de Azevedo Marcondes

ESTE TRABALHO CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA  
DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELA ALUNA LETÍCIA LOPES  
BORGES SCHOENMAKER, E ORIENTADA PELA PROFA. DRA.  
MARIA JOSÉ DE AZEVEDO MARCONDES.

CAMPINAS  
2019

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Artes  
Silvia Regina Shiroma - CRB 8/8180

B644e Borges, Letícia Lopes, 1985-  
Estações museu : estudo sobre a requalificação de estações ferroviárias no interior do estado de São Paulo / Letícia Lopes Borges Schoenmaker. – Campinas, SP : [s.n.], 2019.

Orientador: Maria José de Azevedo Marcondes.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Artes.

1. Museus. 2. Ferrovias - Estações. 3. Política cultural. I. Marcondes, Maria José de Azevedo, 1953-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Artes. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em outro idioma:** Station museum : a study about requalification of railway stations inside São Paulo state

**Palavras-chave em inglês:**

Museums

Railroad stations

Cultural policy

**Área de concentração:** Artes Visuais

**Titulação:** Mestra em Artes Visuais

**Banca examinadora:**

Maria José de Azevedo Marcondes [Orientador]

Ana Maria Reis de Goes Monteiro

Ernesto Giovanni Boccara

**Data de defesa:** 16-12-2019

**Programa de Pós-Graduação:** Artes Visuais

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0001-7604-5282>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/5650518853318059>

## **BANCA EXAMINADORA DA DEFESA DE MESTRADO**

LETÍCIA LOPES BORGES SCHOENMAKER

ORIENTADORA: Maria José de Azevedo Marcondes

### **MEMBROS:**

1. Profa. Dra. Maria José de Azevedo Marcondes
2. Profa. Dra. Ana Maria Reis de Goes Monteiro
3. Prof. Dr. Ernesto Giovanni Boccara

Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais do Instituto de Artes da Universidade Estadual de Campinas.

A ata de defesa com as respectivas assinaturas dos membros da comissão examinadora encontra-se no SIGA/Sistema de Fluxo de Dissertação/Tese e na Secretaria do Programa da Unidade.

DATA DA DEFESA: 16.12.2019

À diversidade cultural brasileira,  
aos museus,  
e à universidade pública.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço aos professores que compartilham saberes e experiências, imprescindíveis, para a construção e transmissão dos saberes.

A todos os profissionais das estações museu que prontamente se dispuseram a contribuir com a pesquisa.

Aos colegas de trabalho, que gentilmente me apoiaram.

Aos amigos queridos, parceiros nas derivas pelo amor e incentivo.

Aos amigos pesquisadores que auxiliaram diretamente na pesquisa: Nicolau Malta, Nuno Geraes, Angélica Ribeiro, Rafael Corrêa e Ana Karina.

E à minha família pelo amor, carinho e compreensão ante as ausências em passeios, conversas e afetos que tiveram que ficar pra depois.

## **RESUMO**

A presente pesquisa investiga a requalificação de antigas estações ferroviárias da malha paulista em museus a partir de uma perspectiva histórica, museológica e da legislação. Apresenta uma breve introdução sobre o conceito e a origem dos museus no Brasil. Enuncia um panorama geral das estações museu requalificadas no estado e contextualiza-as ante o cenário das políticas culturais no período que compreende a criação da primeira estação museu (1969) até o presente momento (2019) sinalizando as possibilidades de diálogo entre museu e sociedade sob a perspectiva da memória e de narrativas diversificadas.

**Palavras- chave:** Museus; Estações; Ferrovias; Política Cultural.

## **ABSTRACT**

The current research investigates the requalification of old railways stations of São Paulo into museums through a historical , museological and legal perspective. It presents a brief introduction about concept and origins of museums in Brazil. Enunciates an overview regarding requalified station museums and contextualizes them inside the cultural policy scenario from 1969 to 2019 and indicates the possibilities of dialog between museums and society from the perspective of the memory and multiple narratives.

**Key words:** Museums; Stations; Railway; Cultural Policy.



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>CONDEPHAAT</b>	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico Turístico do Estado de São Paulo
<b>DEMA</b>	Departamento de Museus e Arquivos
<b>DNIT</b>	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
<b>Fepasa</b>	Ferrovia Paulista Sociedade Anônima
<b>FIEC</b>	Fundação Indaiatubana de Educação e Cultura
<b>IBRAM</b>	Instituto Brasileiro de Museus
<b>ICOM</b>	International Council of Museums
<b>IPHAN</b>	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
<b>MHP</b>	Museu Histórico Pedagógico
<b>RFFSA</b>	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
<b>SISEM</b>	Sistema Estadual de Museus de São Paulo
<b>SPU</b>	Secretaria de Patrimônio da União

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
 <b>CAPÍTULO I. BREVE TRAJETÓRIA DOS MUSEUS HISTÓRICOS NO BRASIL E NO ESTADO DE SÃO PAULO .....</b>	 <b>16</b>
1.1 A ferrovia e as estações .....	23
1.2 Estações museu .....	28
1.3 Relação das estações museu do estado de São Paulo.....	31
 <b>CAPÍTULO II. ESTAÇÕES MUSEU E POLÍTICA CULTURAL NO ESTADO DE SÃO PAULO – PANORAMA DAS REQUALIFICAÇÕES .....</b>	 <b>51</b>
2.1 As estações museu e os Museus Histórico Pedagógicos .....	52
2.2 A primeira estação museu, requalificação da estação de Santa Rita do Passa Quatro .....	56
2.3 Redemocratização e emancipação dos municípios diante da política estadual de museus, a década de 1980 .....	60
2.4 Consolidação das municipalizações: a década de 1990 .....	67
2.5 Estações museu e os anos 2000 .....	73
2.6 Estações museu e o estatuto de museus, 2009-2019 .....	78
 <b>CAPÍTULO III. REFLEXÕES E PROPOSIÇÕES PARA AS ESTAÇÕES MUSEU.....</b>	 <b>86</b>
3.1 Estações museu e educação .....	95
3.2 Arte e estações museu .....	97
3.3 Rede de estações museu, proposição.....	99
 <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	 <b>103</b>
 <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	 <b>106</b>
 <b>APÊNDICE .....</b>	 <b>115</b>

## INTRODUÇÃO

Dizem que nos aproximamos das coisas por afinidade e, em muitos momentos, essa proximidade acontece de forma inesperada. Enquanto criança, criada no interior, em Tupã, a viagem até São Paulo, feita de trem, nos anos 90, demorava 12 horas. O trem seguia lento, na tração a diesel, passando por pequenas cidades e vilarejos de cores terrosas, quase ruínas, que ora seguiam ordem alfabética - Garça, Inúbia, Jales - ora, devido à enorme distância, já se perdia essa lógica. A última estação era Panorama.

Com direito a carro restaurante<sup>1</sup> e troca de tração – diesel para elétrica, na estação de Bauru –, a viagem parecia um grande *déjà vu*, até mesmo para uma criança, que observava aquelas quase ruínas, também chamadas de estação, e depois de um longo caminho – às vezes, de 12 horas –, desembarcava na estação da Luz: a gare gigante e o famoso vão entre o trem e a plataforma, ao qual sempre deveríamos estar atentos.

Ter feito esse trajeto, pelo menos duas vezes por ano, enquanto os trens ainda funcionavam, de maneira já precária nos anos 90, me fez conhecer caminhos que hoje não são mais usuais, os caminhos de ferro.

Construídas à custa do trabalho e da vida de milhares de pessoas, essas linhas, que fizeram parte do projeto de ocupação do território do estado de São Paulo, criaram cidades, exterminaram e dispersaram comunidades indígenas e, hoje, encontram-se, em grande parte, desativadas, como um grande monumento capitalista, descartadas pela obsolescência e pela conveniência, enfatizando a descontinuidade e as profundas cisões causadas por este sistema.

Fui da afetividade criada na infância ao trabalho direto com um museu ferroviário por cinco anos, o primeiro museu criado pela Ferrovia Paulista Sociedade Anônima, nas oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de Jundiaí, também conhecido como Complexo Fepasa. O enorme complexo abrigara as oficinas de locomotivas e demais segmentos para reparo e manutenção das máquinas, setor administrativo, arquivo, creche para filhos de funcionários, enfermaria, escola de formação profissional – SENAI - além de estação e de um acervo museológico e bibliográfico riquíssimo, recolhido por toda malha ferroviária pertencente ao Estado e reunido para criação do museu.

O contato com o museu e a pesquisa que o trabalho requeria me levou a compreender o papel daquele acervo e isso se estendeu às estações, ícones da ferrovia, depois da imagem do próprio trem. As estações eram os edifícios que mediavam o contato das pessoas comuns

---

<sup>1</sup> Carro é o termo utilizado para vagões de passageiros.

com os trens, portanto, uma referência tanto na paisagem geográfica quanto na urbana e afetiva.

O objeto de estudo dessa pesquisa, as estações museu, compreendem antigas estações ferroviárias requalificadas como museus, nas cidades do interior do estado de São Paulo. Antes, essas estações faziam parte de uma rede, após o fechamento, cada município – com ou sem interferência do estado – passou a administrar (ou não) esses edifícios individualmente.

Esta pesquisa se dedica a buscar compreender os diferentes caminhos que contribuíram para que diferentes estações fossem requalificadas em museus ao longo das últimas décadas até as ações mais recentes já na segunda década do século XXI.

A dissertação está estruturada cronologicamente de acordo com a ordem de requalificação da estação em museu e foram analisadas no contexto das políticas museais vigentes no Brasil e no estado de São Paulo.

O período que compreende as requalificações se apresentam do final da década de 1960 até a segunda década do século XXI, após a publicação do Estatuto de Museus<sup>2</sup>.

A contextualização trazida pelo campo da museologia se deu através de autores como Ulpiano Menezes, Mario Chagas, Mirian Sepúlveda Santos e Simona Misan. Enquanto o conceito de memória é trazido por Le Goff, que por sua vez, apresenta Pierre Nora.

O estudo e pesquisa também situam as estações museu em relação à questão ferroviária e ao processo de estatização – e posterior privatização - da malha ferroviária paulista, a partir de documentos administrativos originais com os quais tive contato durante o período em que trabalhei no Museu da Companhia Paulista e de documentos digitalizados pela Universidade Estadual Paulista em parceria com o Arquivo Público de São Paulo, cujo resultado é disponibilizado através de uma base de dados virtuais, disponíveis para consulta pública<sup>3</sup>.

Além das legislações estaduais e federal que tratam do campo da cultura, museus, educação e ferrovias, sinalizando a dimensão legal.

Com isso, foi possível identificar quais, quantas e onde estão localizadas as estações museu no estado de São Paulo, identificar suas tipologias e estabelecer relações entre elas e a política cultural para museus no Brasil e no estado de São Paulo.

---

<sup>2</sup> Publicado em 2009, a Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009, também conhecida como Estatuto de Museus representa um marco referencial para a museologia nacional.

<sup>3</sup> Base de dados disponível para consulta <<https://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/>>

Identifica-se que as estações museus são diretamente influenciadas pelas políticas culturais e devido às particularidades dessas instituições, por estarem localizadas em antigas estações, novas perspectivas podem ser abordadas.

Esse estudo investigativo das estações museu, realizado “majoritariamente” entre os anos de 2017 e 2018 é um recorte temporal, ou seja, é possível que alguns desses museus venham a ser desativados e novas estações museu possam surgir num curto período de tempo.

Diante desse diagnóstico de pesquisa, faz-se imprescindível, apresentar algumas tessituras do conceito de museu.

## **SOBRE O CONCEITO DE MUSEU**

Uma das vertentes de entendimento do vocábulo museu remete o pesquisador ao Templo das Musas (Museión)[...] Múltiplos são os textos de museologia que trazem essa referência. Avançando um pouco se pode reconhecer, ao lado de Pierre Nora (1984), que os museus vinculados às musas por via materna são “lugares de memória” (Mnemósine é a mãe das musas); mas por via paterna estão vinculados a Zeus, são estruturas e lugares de poder. (CHAGAS, 2006, p.30-31)

De templo das musas, a espaços de memória e de poder, o conceito de museu possui uma trajetória ao longo da história e sua definição atual no Brasil é apresentada pela Lei 11.904<sup>4</sup>, que institui o Estatuto Brasileiro de Museus e dá a seguinte definição:

Artigo 1º: “Consideram-se museus, para os efeitos desta Lei, as instituições sem fins lucrativos que conservam, investigam, comunicam, interpretam e expõem, para fins de preservação, estudo, pesquisa, educação, contemplação e turismo, conjuntos e coleções de valor histórico, artístico, científico, técnico ou de qualquer outra natureza cultural, abertas ao público, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento.” § Parágrafo único. Enquadrar-se-ão nesta Lei as instituições e os processos museológicos voltados para o trabalho com o patrimônio cultural e o território visando ao desenvolvimento cultural e socioeconômico e à participação das comunidades. (BRASIL, 2009)

Temos atualmente no Brasil um conceito de museu enquanto espaço público, sem fins lucrativos, que contempla além da preservação, a pesquisa, a comunicação e as atividades

---

<sup>4</sup> Publicada em 14 de janeiro de 2009 a Lei 11.904 institui o Estatuto Brasileiro de Museus e dá outras providências. Foi sancionada pelo ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Lei/L11904.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11904.htm) > Acesso em 28/09/2019.

educativas, reiterando sua função dentro da sociedade enquanto instituição que contribui para seu desenvolvimento, portanto, um museu a serviço da sociedade.

O museu, enquanto instituição ocupa um lugar privilegiado na sociedade como espaço legítimo e legitimador de discursos, narrativas e memórias.

Em las dos ultimas décadas del siglo XX, se há producido un movimiento intelectual em defensa del museo como ámbito privilegiado de la memoria. No sólo em el sentido literal – puesto que todo museo es un ámbito de conocimiento del pasado y la historia humanas, de conservación de nuestro patrimonio inmediato o de civilizaciones desaparecidas - , sino, sobre todo, em su dimensión simbólica: pues se há venido a imponer la necesidad de hacer del museo el depósito de um discurso moral sobre la memoria colectiva, entendida, no como uma relíquia inmóvil o uma tierra de nadie, sino como el eje de debate sobre la identidad y la alteridade.(BOLANÖS, María. 2002. p.299)

Por isso, além de compreender o papel dos museus na sociedade é importante atentarmos às políticas culturais que influenciam e refletem diretamente nas instituições museais uma vez que, o museu é um eixo central para o debate sobre a identidade e alteridade e a construção de memórias coletivas na sociedade moderna ocidental.

Os museus devem ser espaços multiculturais e interdisciplinares e as ações educativas que nele acontecem resultam dessa interdisciplinaridade. A maioria dos museus no Brasil já estiveram, em tempos anteriores, muito mais próximos da educação formal, a exemplo dos museus histórico pedagógicos - mais de 70 museus- criados a partir da segunda metade do século XX no interior do estado São Paulo através da Secretaria da Educação cujo corpo de funcionários era majoritariamente composto por docentes (MISAN, 2008).

Com a gradativa redemocratização do país, após o fim da ditadura militar (1964-1985), educação e cultura passam a existir como ministérios distintos quando, em 15 de março de 1985, o Decreto nº 91.144 que criou o Ministério da Cultura é publicado. Até então, no período de 1953 até 1985 a pasta era denominada Ministério da Educação e da Cultura. Isto acaba por contribuir para a possibilidade de uma maior amplitude das ações dos museus.

No âmbito estadual, em 1986 é instituído o Sistema de Museus do Estado de São Paulo - SISEM- o primeiro sistema estadual do país (MIZUKAMI, 2014. p.5), portanto, São Paulo é pioneiro na implantação de um sistema voltado para os museus no estado.

Em relação às políticas públicas, a Constituição Federal Brasileira de 1988<sup>5</sup>, em seus artigos 215 e 216 traz uma importante contribuição para diversificação dos museus uma vez que passa a considerar não somente o patrimônio material mas também o patrimônio imaterial, indo de encontro com as discussões do campo da museologia.

As definições que aparecem nos diversos documentos extraídos nas reuniões de profissionais de museus ao longo das últimas décadas confirmam que a busca museológica de outras dimensões das referências patrimoniais, além das expressões materiais, é um caminho sem volta. A elaboração dos conceitos de patrimônio integral, ecomuseu, museu de sociedade, a afirmação sobre a identificação do museu como canal de comunicação e as perspectivas de inclusão social delineadas pelas propostas de ação educativo-culturais, entre muitos outros exemplos, nos mostram como a área museológica tem considerado as rotas que, agora, servem de base para a identificação e o tratamento curatorial dos bens intangíveis. São rotas que coincidem com a democratização das instituições museológicas, com os progressos epistemológicos. [...] com a multiplicação dos modelos de musealização e com a valorização das diversas dimensões das referências patrimoniais. Trata-se, portanto, de um percurso que tem valorizado as manifestações culturais, para além dos artefatos, das coleções e dos acervos de objetos. (CABRAL in BRUNO, 2010, p.164).

Com a implantação da Política Nacional de Museus em 2003, observamos no Brasil uma consolidação das políticas que já vinham sendo desenvolvidas no campo museal, culminando com a promulgação do Estatuto de Museus em 2009.

Portanto, o museu é uma instituição plural, viva, onde conceito e função se confundem uma vez que ao longo de sua trajetória observamos,

I) a evolução de museu passivo para museu pró-ativo, ou seja, o processo que transformou a instituição museu de um local onde as pessoas se dirigiam para prestar culto ao belo e ao insólito, para uma instituição que procura levar esse belo e insólito ao público; II) a evolução de museu organizador de exposições (permanentes e, mais tarde, também temporárias) para uma instituição que oferece um conjunto alargado de serviços, isto é, o processo de diversificação das formas de

---

<sup>5</sup> Disponível em < [https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988\\_05.10.1988/ind.asp](https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_05.10.1988/ind.asp)>

interação museu/população; III) a evolução da instituição museu de um serviço central para um serviço disperso, ou seja, a passagem da formatação única “grande museu” localizada no topo da hierarquia urbana, para uma multitude de formatações dispersas pelo território. (MOREIRA, 2007. p. 102)

## **CAPÍTULO I**

### **BREVE TRAJETÓRIA DOS MUSEUS HISTÓRICOS NO BRASIL E NO ESTADO DE SÃO PAULO**

Os primeiros modelos que inspiraram a criação dos museus no Brasil surgiram na Europa através das grandes coleções privadas, frequentemente ligadas à aristocracia e dos gabinetes de curiosidade, que tinham como objetivo expor uma série de objetos coletados ao redor do mundo em expedições que partiam da Europa para os chamados lugares exóticos – as colônias.

No Brasil, o Museu Nacional é aquele cuja proposta inicial mais se aproximou daquela estabelecida pelos grandes museus nacionais europeus. Em primeiro lugar, foi uma instituição criada em 1818, durante o governo de D. João VI, um monarca europeu. O perfil do Museu Nacional foi marcado em sua origem pelo absolutismo português. Dom João VI trouxe para o Brasil, pelo menos para a capital, além de aberturas econômicas, padrões e valores europeus. O Brasil tornou-se sede da metrópole, em 1815, sendo elevado à categoria de Reino Unido a Portugal e Algarves. O Museu Nacional, inaugurado como Museu Real, foi parte de inúmeras outras iniciativas, como Imprensa Régia, Jardim Botânico, Banco do Brasil, Academia Imperial de Belas Artes, todas estas instituições que procuravam civilizar o Brasil. O Museu Real contou com doações importantes de mobílias, armas, pinturas e artefatos diversos dos imperadores e de famílias abastadas, que procuravam tornar suas riquezas motivo de admiração pública. (SANTOS, 1996.p.106-107)

Portanto, os museus têm uma evidente ligação com a aristocracia durante a implantação inicial no Brasil.

Le Goff, a respeito dos diferentes suportes de memória, contextualiza as origens do museu nas sociedades europeias, especialmente na França revolucionária, num momento de transição, que parte do calendário e das celebrações para a multiplicação e diversificação dos



suportes de memória; os monumentos de lembrança, os *souvenirs*, os símbolos e a grande quantidade de documentos produzidos, impulsionados pela criação da imprensa e pelo conhecimento científico a partir do final do século XVIII.

Na França, a Revolução cria os arquivos nacionais (decreto de sete de setembro de 1790). O decreto de 25 de junho de 1794, que ordena a publicidade dos arquivos, abre uma nova fase, a da pública disponibilidade dos documentos da memória nacional. (LE GOFF, 2013. p. 424).

Portanto, é um período de laicização das instituições, da criação de grandes instituições públicas e nacionais responsáveis pela memória coletiva. É desse mesmo período o surgimento de instituições especializadas na formação de profissionais especialistas em pesquisar esses acervos (LE GOFF, 2013, p. 425).

No Brasil Colônia, os primeiros museus são criados pela corte portuguesa e se desenvolvem especialmente a partir da chegada da família real ao Brasil. A Casa dos Pássaros é identificada como o primeiro espaço museal brasileiro, inaugurada em 1781, na cidade do Rio de Janeiro.

A Casa de História Natural, também conhecida como “Casa dos Pássaros” , criada pelo vice-rei do Brasil Dom Luís de Vasconcellos e Sousa, insere-se no contexto de grande influência do pensamento iluminista naturalista europeu que chegava ao Brasil através dos representantes da corte. A Casa de História Natural tinha a função de capturar e taxidermizar espécimes da fauna brasileira, fornecendo exemplares para diversos museus europeus.

A ‘Casa dos Pássaros’ era mais do que um simples galpão, tendo em vista a intensa atividade curatorial e tentativas incipientes de exposição de material zoológico. Isto consolida a sua posição de primeiro Gabinete de História Natural das Américas (ABSOLON; FIGUEIREDO; GALLO, 2018, p. 17).

Tendo à frente da administração do museu Xavier dos Pássaros, que ganhou este nome devido ao seu ofício de taxidermista, a Casa de História Natural marca o início da trajetória dos museus no Brasil.

Reforçadores e representantes de um ideal político, as tendências<sup>6</sup> naturalistas e evolucionistas figuram nos museus até o início do século XX, justificando uma hierarquização na sociedade baseada em “fatos científicos” e um discurso elitizado.

---

<sup>6</sup> Para LANDIM A criação de museus no século XIX no Brasil seguiu a tendência de expansão para fora do eixo Europa-Estados Unidos e esteve associada ao movimento europeu de criação de museus coloniais e exploração da fauna e flora de além-mar e de descentralização da produção de conhecimento.

Em 1816, é criada a Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios, que deu origem ao Museu Nacional de Belas Artes e, dois anos depois, o Museu Real, que incorporou parte do acervo da Casa dos Pássaros. Ao compararmos todas as denominações atribuídas ao Museu Nacional – recentemente consumido por um incêndio – este foi fundado como Museu Real (1818), dois anos após a independência do Brasil passa a ser denominado Museu Imperial e Nacional (1824) e, por fim, com a Proclamação da República, em 1889, Museu Nacional (1890), fica evidente o caráter político e a preocupação com a identidade, fenômeno que também ocorre com o Museu Nacional de Belas Artes, originado na Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios.

Os primeiros museus brasileiros surgem num contexto de modernização do país, especialmente com a chegada da corte portuguesa, e já evidenciam a intrínseca relação entre museus e poder, ou seja, os museus foram utilizados como fonte de conhecimento, mas também serviram para legitimar narrativas hierárquicas e assim justificar práticas discriminatórias, uma vez que o homem caucasiano era representado como o mais alto nível hierárquico numa escala de evolução, que diferenciava negros, indígenas e brancos.

A partir da afirmação de uma visão evolucionista tão majoritária [...] assumia-se que a humanidade evoluía a partir de formas predeterminadas de pensar, revelando-se assim, uma clara correlação com as teorias hegemônicas da época. (SCHWARCZ, 2005, p. 117).

Desse modo, os primeiros museus brasileiros, identificados acima, estão diretamente ligados às coleções de história natural e sob forte influência dos museus europeus, endossavam discursos racistas. Além do cotidiano de violência e repressão infringida aos cativos durante todo o período escravagista brasileiro, após a abolição, profundas desigualdades seguem sendo endossadas por discursos que se apoiavam em “teorias científicas”. O conhecimento se alinha ao poder e o museu é uma das instituições onde se observa esse processo.

A própria maneira como a abolição foi apresentada oficialmente - como um presente e não como uma conquista - levou a uma percepção equivocada de todo esse processo marcado pelo envolvimento decisivo dos próprios escravos na luta. (SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 310)

A construção da identidade nacional em uma sociedade tão miscigenada também se desenvolveu pautada pelo mito das três raças - o povo brasileiro surgira da união do branco, do negro e do índio. Entretanto, foi reforçada através do ideal romântico que suprimia a revolta e ignorava os longos séculos de escravidão a que as populações indígenas, africanas e afrodescendentes foram submetidas. Para Santos (2005, p. 45), em um primeiro momento, nem indígenas nem negros foram considerados parte do projeto civilizador, entretanto, “com o recrudescimento dos movimentos republicanos e abolicionistas, tornava-se mais difícil ignorar a diversidade da nação que se formava no Brasil” (idem, 2005, p. 46).

Com o fim da monarquia, durante a Primeira República (1889-1930), o país busca se afirmar enquanto nação e os museus, especialmente os históricos, passam a desempenhar um papel na construção e difusão de uma ideia de nação enquanto instituição detentora de conhecimento e da história oficial. É o período para se desvincular da antiga monarquia e construir uma nova identidade nacional através dos heróis republicanos, evidenciado pelo surgimento dos museus nacionais e histórico nacionais.

Por sua vez, o conceito de identidade vincula-se muito mais à ideia do reconhecimento que do conhecimento, uma vez que a identidade pressupõe semelhanças (consigo mesmo) e novos processos tendem a dar uma ideia de descontinuidade referencial, logo, representam uma ameaça, um risco segundo Meneses (1993, p. 208), ou seja, de certa forma a identidade carrega características conservadoras.

O conceito de identidade nacional segue influenciando principalmente os museus históricos por todo o século XX e se intensifica como parte do projeto político cultural do Estado Novo.

A legitimidade do Estado Novo dependia de que seus agentes o associassem a Vargas, combinando na figura do ditador, a imagem do líder com a representação da nação. Um dos principais pontos de apoio do regime, o Ministério da Educação e Saúde foi decisivo para sinalizar a importância que o Estado Novo atribuía à cultura como ferramenta na composição desse modelo (SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 377).

No âmbito estadual, os museus históricos no estado de São Paulo se associam aos ideais republicanos e servem à construção de uma identidade nacional que, por sua vez, relaciona-se à identidade paulista, principalmente, devido à importância que São Paulo passa a ter com a economia cafeeira e seu envolvimento direto na proclamação da república – através de um golpe militar - e da política do “Café com Leite”, nome pela qual ficou conhecida a alternância de poder entre mineiros e paulistas na presidência da república.

Douglas Crimp (2005, p. 200) faz a seguinte constatação ao comparar os nomes dos lugares com as classificações museológicas, chamando a atenção para “a *verdadeira* dimensão histórica das modernas coleções públicas: sua ligação com o poder”, e vai além, coloca a relação entre poder e conhecimento para concluir que o “*conhecimento* etnocêntrico e patriarcal tem sido tão essencial para os regimes imperialistas como os exércitos invasores desde Napoleão até hoje.” (idem, 2005). Apesar de Crimp tratar especificamente de museus de arte, as relações entre museus e poder são intrínsecas e estendem-se também para as memórias. “Assim, os museus são a um só tempo: lugares de memória e de poder. Estes dois conceitos estão permanentemente articulados em toda e qualquer instituição museológica”. (CHAGAS, 2006, p. 31).

Santos contextualiza os museus como contemporâneos à história que “aparece vinculada à busca do autêntico, à hierarquização do tempo e ao estabelecimento de uma alteridade em relação ao passado” (idem, 2006, p. 47). Portanto os museus seguem atrelados a ideias que tentaram conciliar os conflitos através de narrativas hegemônicas tidas como verdadeiras e suas coleções como autênticos representantes da história, o que na prática, excluiu da narrativa e das coleções a participação dos diferentes povos que constituem a população brasileira do processo histórico.

Ainda que fossem visitados em suas aldeias, que participassem como informantes de várias pesquisas, nas aldeias e no próprio Museu, que vendessem, presentearassem e trocassem e mesmo fabricassem artefatos de toda ordem por encomenda dos pesquisadores, os povos indígenas eram vistos como antepassados, como se estivessem presos a uma temporalidade pretérita que apresentava pouca ou nenhuma chance de sobrevivência futura. Daí a necessidade do resgate de objetos – a cultura material – e do registro que suas expressões culturais. (LIMA, 2012, p. 74).

As narrativas oficiais priorizavam as figuras masculinas, brancas, associadas às estruturas de poder através da política ou de suas posses, a quem eram atribuídos grandes feitos. Políticos e militares são os nomes mais frequentes utilizados nas narrativas como verdadeiros protagonistas históricos, apresentando-os como verdadeiros heróis de um povo que parecia nem sequer existir: “Daí a tendência de tais imagens (particularmente no caso das identidades nacionais) escamotear a diversidade e, sobretudo, as contradições, os conflitos, as hierarquias, tudo mascarado pela homogeneização à posteriori e por uma harmonia cosmética”. (MENESES, 1993. p. 209).

Nesse período (Primeira República), são criados o Museu Histórico Nacional e o Museu Republicano de Itu, este último inaugura a trajetória dos museus históricos no interior do estado de São Paulo.

Cabe, aqui, lembrar que os museus históricos de natureza municipal correspondem também à maioria tipológica dos museus no Brasil conforme dados do Cadastro Nacional de Museus<sup>7</sup>, publicado em 2011.

**Figura 1- Porcentagem de museus por tipologia de acervo, segundo a natureza administrativa.**

TABELA 7 - PORCENTAGEM DE MUSEUS POR TIPOLOGIA DE ACERVO, SEGUNDO A NATUREZA ADMINISTRATIVA, BRASIL, 2010

TIPOLOGIA DE ACERVO	NATUREZA ADMINISTRATIVA							
	FEDERAL	ESTADUAL	MUNICIPAL	ASSOCIAÇÃO	EMPRESA	FUNDAÇÃO	SOCIEDADE	OUTRA
Antropologia e Etnografia	22,9	29,1	34,9	33,3	18,5	23,0	34,8	28,2
Arqueologia	20,3	16,7	32,3	28,9	17,0	27,1	20,8	30,6
Artes Visuais	46,4	55,2	55,4	55,9	29,6	64,5	77,3	46,9
Ciências Naturais e História Natural	27,3	21,8	21,8	22,8	33,3	28,0	36,7	29,0
Ciência e Tecnologia	21,1	15,9	24,3	25,7	38,9	27,7	32,5	22,3
História	50,6	57,2	79,8	74,1	62,3	62,9	77,3	67,7
Imagem e Som	38,5	38,8	64,8	53,6	38,6	54,0	54,2	40,8
Virtual	9,2	2,9	2,3	7,5	9,3	9,0	-	4,4
Arquivístico	0,6	-	1,0	1,6	1,9	1,0	-	1,3
Estatístico	28,8	12,1	12,4	16,4	14,3	19,0	4,2	18,3
Documental	2,3	1,1	3,4	2,3	-	5,6	4,2	1,4
Outros	1,2	3,5	8,6	6,3	1,9	10,9	12,0	3,8

Fonte: Cadastro Nacional de Museus - IBRAM / INAC, 2010

Fonte: IBRAM. Portal do Instituto Brasileiro de Museus. 2011.<sup>8</sup>

Por sua vez, a expansão urbana para o interior de São Paulo, impulsionada pelas ferrovias, promoveu a urbanização e a criação de novos municípios rumo ao oeste do estado. A partir da exploração do território e expansão das linhas férreas através de diversas empresas, como Estrada de Ferro Noroeste Brasil, Cia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara - em grande parte estatais -, o estado aumentou sua força de ocupação por toda sua extensão: “No período compreendido entre o final do século XIX e início do XX,

<sup>7</sup> O CNM, Cadastro Nacional de Museus, desde sua criação em 2006, o Cadastro Nacional de Museus – CNM mapeou mais de 3.700 instituições museológicas no país e publicou, baseado nas informações coletadas, duas publicações relevantes: Museus em Números e Guia dos Museus Brasileiros. Assim, o CNM se tornou uma importante fonte de informações sobre os museus brasileiros e vem trabalhando no aprimoramento da coleta e divulgação de dados, consciente da necessidade de informações de qualidade para a formulação e o monitoramento de políticas públicas para o campo museal. Desde 2015, com o intuito de promover maior transparência na gestão pública, garantir a contribuição da sociedade e acurar a qualidade dos dados, o Cadastro adotou a plataforma Museusbr. Disponível em < <http://www.museus.gov.br/sistemas/cadastro-nacional-de-museus/>> Acesso em 28/09/2019.

<sup>8</sup> Disponível em <<http://www.museus.gov.br/museus-em-numeros/>> Acesso em: 08/2019.

firmou-se o povoamento de regiões recém-ocupadas, assim como a apropriação de novas extensões de terra, principalmente no noroeste do Estado” (KÜHL, 1998, p. 102).

A pesquisa realizada por Misan acerca dos museus histórico pedagógicos - os MHP - no estado de São Paulo evidencia a relevância da ferrovia no processo de urbanização da porção oeste do estado e a relação com a implantação da rede de museus estaduais nessa mesma região.

O progresso na construção das linhas ferroviárias e o gradativo surgimento das estradas rodoviárias – somados a fatores econômicos, pois algumas dessas cidades são importantes polos de produção e exportação de produtos agropecuários – propiciaram o enorme crescimento demográfico. O aumento da população, somado ao da migração de mão-de-obra do campo para os núcleos urbanos, resultou num vertiginoso processo de urbanização das cidades, principalmente nas décadas de 1950 e 1960. Devemos destacar que foi justamente esse o período em que foi instalada a maior parte dos museus, e foram formados os acervos desses museus, segundo apontam as listagens de doações e os acervos pesquisados nos arquivos Vinício Stein Campos (VSC) e Museu Histórico Pedagógico (MHP), no Departamento de Museus e Arquivos, da Secretaria de Estado da Cultura (Dema-SEC) (MISAN, 2008, p.184).

Os MHP serviram de paradigma de museu histórico no estado de São Paulo durante todo o período em que estiveram sob a tutela do estado - de 1956 até o final dos anos 90 (MISAN, 2008) -, quando então a municipalização dos MHP passa a ser a nova política de museus para o estado, impulsionando as iniciativas de abertura de museus municipais, bem como o fechamento de vários museus que não foram municipalizados.

As estações museu, objeto dessa pesquisa, surgem sob a influência das políticas museais do estado de São Paulo a partir dos anos 60 com a idealização da rede de Museus Histórico Pedagógicos, entretanto, a requalificação de estações em museus, no interior paulista, é um fenômeno que toma fôlego principalmente a partir dos anos 2000, quando uma parcela significativa desses museus são inaugurados ou transferidos para estações.

É desse mesmo período o decreto<sup>9</sup> de liquidação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) - 1999 -, que incorporou toda a malha ferroviária paulista para sua privatização mediante o fechamento das estações para embarque e desembarque de passageiros e de boa parte da malha ferroviária em comparação à década de 70.

Desse modo, as estações museu se relacionam tanto como o projeto estatal de implantação da rede de MHP, passam pelos processos de municipalização e dão lugar às iniciativas municipais, refletindo as políticas estaduais para museus e de transportes.

---

<sup>9</sup> A RFFSA foi dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, que em seu artigo primeiro decreta a dissolução da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, incluída no Programa Nacional de Desestatização pelo [Decreto nº 473, de 10 de março de 1992](#). Posteriormente, o decreto foi alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004.

## 1.1 A ferrovia e as estações

As ferrovias protagonizaram uma série de transformações no espaço geográfico, nas relações de trabalho e produção, fomentou conflitos, facilitou o deslocamento de pessoas e dinamizou o transporte de mercadorias, teve função estratégica na ocupação e integração do território nacional dentre outras mudanças.

No estado de São Paulo, desenvolveu-se primeiramente impulsionada pela economia cafeeira e rapidamente absorveu um mercado incipiente, diversificando suas atividades, desenvolvendo e absorvendo novas tecnologias. Nesse contexto, toda uma cadeia produtiva se dinamizou para dar suporte e garantir a expansão das ferrovias.

**Figura 2 - Mapa da Viação Férrea de São Paulo e partes dos estados vizinhos**



Fonte: Projeto Memória Ferroviária.<sup>10</sup>

O desenvolvimento das linhas seguiu em ascendência constante de 1870 a 1940, chegando a oito mil seiscentos e vinte e dois quilômetros de extensão nesta última. Como afirma KÜHL (1998, p. 135), “Essa profusão de ferrovias foi a responsável pela integração de grande parte do território paulista ao surto de desenvolvimento econômico que tornou o estado o principal centro produtor e exportador do café”.

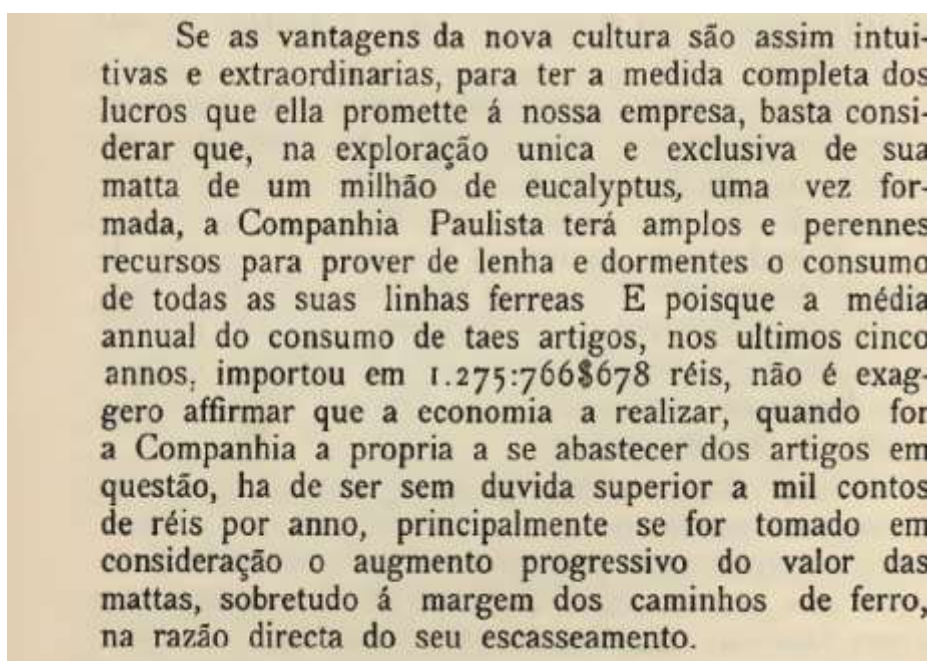
Por outro lado, esse desenvolvimento custou bastante ao meio ambiente, o enorme consumo de água e lenha – alternativa mais barata ao carvão – provocou desmatamento

<sup>10</sup> Disponível em < <https://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos-digitais/mapas-historicos/> > Acesso em 28/09/2019.

massivo nas regiões do entorno das ferrovias, especialmente, próximos a sua faixa de domínio. Já no início do século XX, Edmundo Navarro de Andrade, engenheiro agrônomo da Companhia Paulista, realiza pesquisas com eucaliptos para a ferrovia, indicando a preocupação com a falta de madeira para as locomotivas a vapor e propondo um plano para construção de hortos florestais que serviriam para o fornecimento de lenha<sup>11</sup>.

Assim era justificado o investimento realizado no plantio de milhares de mudas de eucalipto no Horto Florestal de Jundiá no relatório anual da Companhia Paulista de Estradas de Ferro:

**Figura 3 - Relatório administrativo da Cia Paulista de Estradas de Ferro**



Fonte: RELATÓRIO administrativo da Cia Paulista de Estradas de Ferro. 1909.<sup>12</sup>

Além do desmatamento, a primeira Guerra Mundial também foi um fator que impulsionou o uso de lenha pelas companhias ferroviárias, uma vez que o preço do carvão, importado em grande parte da Inglaterra, disparou, ao passo que sua aquisição e oferta tornavam-se mais escassa dada a necessidade do país de investir na indústria bélica para suprir suas próprias necessidades. Por outro lado, a baixa eficiência energética da madeira somada à pequena capacidade de tração de uma máquina a vapor impulsionaram a

<sup>11</sup> Ver Relatórios Administrativos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro a partir de 1904. Disponível em < <http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos---relatorios/cp/> >

<sup>12</sup> Memória Ferroviária Disponível em:

< <https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/memoriaferroviaria/documentos> > Acesso em: 08/2019.



eletrificação de uma parte do sistema ferroviário a partir de 1922, mais de dez anos após a percepção da escassez das matas nas proximidades das linhas férreas.

As empresas ferroviárias exploraram amplamente a mão de obra trabalhadora. No ano de 1906, houve uma grande greve de trabalhadores que reivindicavam, dentre outras questões, melhores salários e condições de trabalho. Era comum o emprego de mão de obra de crianças e recorrentes os acidentes de trabalho.

**Figura 4 - Trabalhadores da estação de Batatais.**



Fonte: Acervo Museu da Cia Paulista <sup>13</sup>

Além da questão ambiental e trabalhista, existia ainda o enfrentamento direto com as populações indígenas. Foram muitos os conflitos, migrações forçadas e assassinatos. No caso da construção da Estrada de Ferro Noroeste Brasil, os trabalhos de construção da estrada chegaram a ser suspensos por vários meses por conta de conflitos entre indígenas e trabalhadores da estrada de ferro <sup>14</sup>.

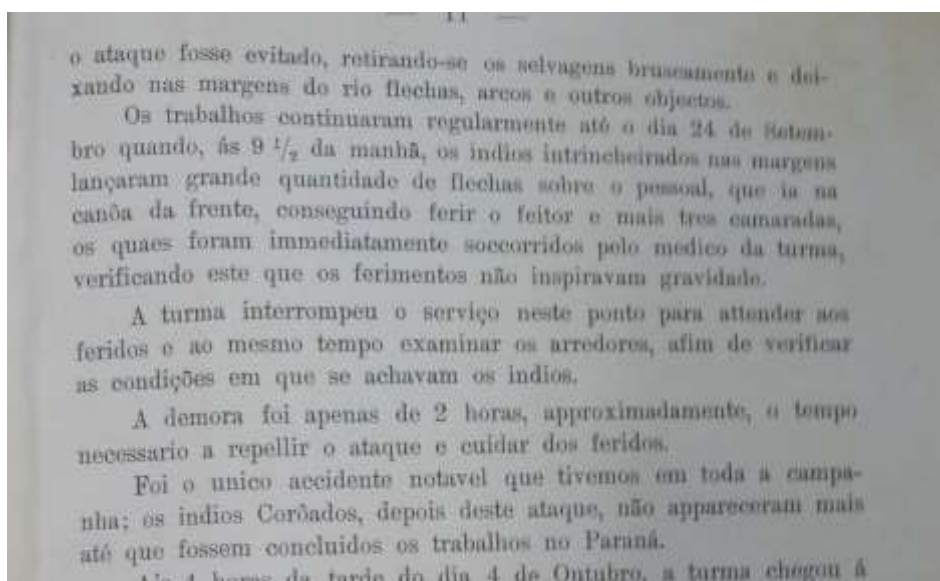
A porção oeste do estado de São Paulo, no início do século XX, não havia sido inteiramente mapeada. Uma expedição promovida pela Comissão Geológica e Geográfica do Estado de São Paulo, em 1906, descreve contato e conflitos com os indígenas – chamados

<sup>13</sup> O acervo iconográfico do Museu da Cia Paulista foi transferido ao Arquivo Público do Estado de São Paulo após assinatura de um Termo de Ajuste de Conduta. Atualmente estão depositadas no setor iconográfico no fundo da RFFSA.

<sup>14</sup> Ver NEVES, Correia. História da História de Ferro Noroeste Brasil, Bauru, Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

pelos membros da expedição de selvagens - durante a expedição. Essas populações indígenas foram submetidas a deslocamentos em massa, contingenciadas em pequenas frações territoriais e sofriam retaliações por parte da Estrada de Ferro, quando não eram exterminadas por doenças contagiosas às quais não eram imunes e com as quais entravam em contato através de trabalhadores da construção das linhas férreas<sup>15</sup>.

**Figura 5 - Trecho do relatório da Comissão Geológica e Geográfica do Estado de 1906.**



Fonte: Acervo Museu da Cia Paulista de Jundiaí, foto da autora.

Portanto, os conceitos de desenvolvimento e progresso, frequentemente relacionados às ferrovias, devem ser ponderados, uma vez que implicaram na supressão de várias populações, especialmente indígenas, por todo o território paulista, reduziram consideravelmente a biodiversidade encontrada no Estado e reconfiguraram o território: “Caso exemplar foi o massacre do grupo Kaingang, para que a estrada de ferro Noroeste do Brasil pudesse passar. Na época, Hermann von Ihering, diretor do Museu Paulista foi aos jornais defender o extermínio desses grupos” (SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 345).

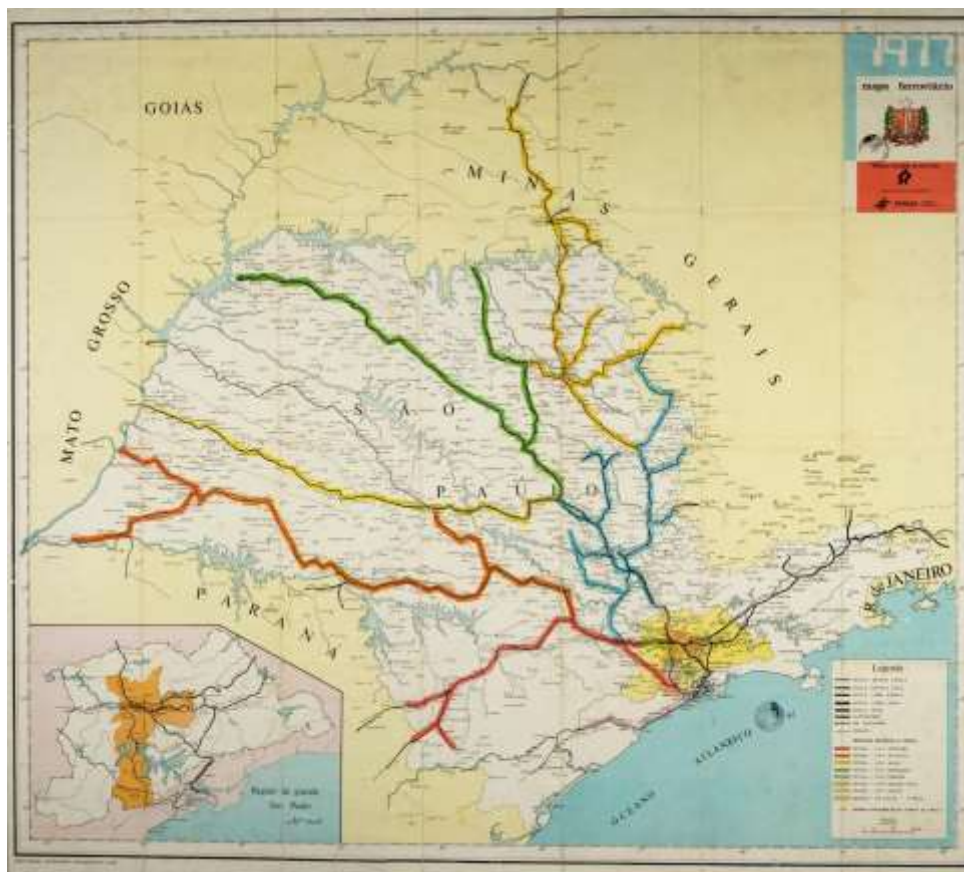
Através de manifestação tão enfática vinda de um representante direto de um dos primeiros museus do estado de São Paulo, fica evidenciada a visão hegemônica presente na formação dos museus do estado de São Paulo, uma vez que o Museu Paulista servirá de referência para boa parte dos demais museus do estado nas próximas décadas.

Em meados do século XX, a ferrovia começa a entrar em declínio – período que também coincide com a construção das grandes rodovias no estado de São Paulo - e de forma

<sup>15</sup> Ver Questões Indígenas e Museus; Debates e Possibilidades. Disponível em < [https://www.sisemsp.org.br/wp-content/uploads/2013/12/Questoes\\_Indigenas%20\\_Museus\\_2012.pdf](https://www.sisemsp.org.br/wp-content/uploads/2013/12/Questoes_Indigenas%20_Museus_2012.pdf) >

gradual observamos os primeiros fechamentos de ramais: “Muitas delas se tornaram obsoletas chegando mesmo a obstruir a evolução de regiões, das quais elas próprias tinham sido responsáveis pelo desenvolvimento. Esses fatores acabariam resultando na supressão de muitas linhas” (KÜHL, 1998, p. 136).

**Figura 6 - Mapa Ferroviário do estado de São Paulo de 1977.**



Fonte: Projeto Memória Ferroviária.<sup>16</sup>

Primeiramente, suprimiram-se as linhas deficitárias e de menor fluxo, posteriormente, o transporte de passageiros, até a privatização de toda a malha ferroviária entre 1998 e 2002. Todo esse processo culmina com o fechamento de centenas de estações, alterando vários aspectos do cotidiano das cidades e relegando várias estações, outrora pontos de convergência da cidade, ao abandono, uma vez que, na maioria das vezes, “não houve planos de reurbanização ou desenvolvimento para grandes áreas inutilizadas, resultantes da desativação e remoção das ferrovias” KÜHL (1998, p. 239).

<sup>16</sup> Disponível em < <https://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos-digitais/mapas-historicos/> Acesso em 28/09/2019

Assim, cada cidade lidou a seu modo com o fechamento das estações e o impacto gerado por esse fechamento. De papel central para ocupação estratégica do território a ferrovia perdeu seu lugar privilegiado nos investimentos estatais – que passa a incentivar cada vez mais o transporte individual e rodoviário – e seguiu suprimindo gradativa e continuamente suas linhas até chegarmos à configuração atual – o encerramento do tráfego de passageiros e a manutenção de algumas poucas linhas tronco para transporte de carga.

**Figura 7 - Relação dos ramais e trechos antieconômicos das ferrovias paulistas fechados ao tráfego**

DENOMINAÇÃO	PONTOS EXTERIORES	DATA DO FECHAMENTO	EXTENSÃO KM
<b>CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO</b>			
Ramal Juá-Dourado .....	Juá a Pôsto Rangel .....	25/05/1.969	40,535
Ramal de Dourado .....	Traviço a Dourado .....	18/09/1.968	18,400
Ramal de Barra Bonita .....	Campos Sales a Barra Bonita .....	19/09/1.968	18,502
Ramal de Anápolis .....	Rio Claro a Anápolis .....	19/09/1.968	40,615
Ramal de Campos Sales .....	Dais Corrêgas a Iguaçu .....	19/09/1.968	41,571
Ramal de Terra Roxa .....	Ibitiava a Terra Roxa .....	19/09/1.968	32,180
Ramal de Agudos .....	Pedernópolis a Piratininga .....	19/09/1.968	57,133
Ramal de Lusitânia .....	Jaboticabal a Lusitânia .....	19/09/1.968	29,120
Ramal de Bariri .....	Traviço a Bariri .....	19/09/1.968	28,500
Ramal de Pontal (trecho) .....	Pontal a Norro Agudo .....	19/09/1.968	40,500
Ramal de Itapólis .....	Itapólis a Itapólis .....	19/09/1.968	27,000
Ramal de Ribeirão Bonito (trecho) .....	Itapólis a Novo Horizonte .....	19/09/1.968	60,500
Ramal de Jaboticabal .....	Jaboticabal a Ribeirão Bonito .....	23/12/1.968	59,507
Ramal de Serra Granada (trecho) .....	Olímpia a Serra Granada .....	23/12/1.968	78,430
Ramal de Balneário (trecho) .....	Santa Veridiana a Balneário .....	3/01/1.969	3,152
Ramal de Santa Veridiana (trecho) .....	Sta. Cruz das Palmeiras a Balneário .....	18/06/1.968	70,110
Ramal de Serra Granada .....	Ribeirão e Olímpia .....	3/01/1.969	59,507
Ramal de Jaboticabal .....	Ribeirão e Jaboticabal .....	3/01/1.969	59,507
Ramal de Ribeirão Bonito .....	São Carlos a Itapólis .....	3/01/1.969	100,117
- S O M A			882,570

Acervo: Biblioteca do Museu Cia Paulista. Foto da autora.

Uma situação de abandono perdura em centenas de edifícios relacionados à ferrovia, representando um desafio no processo de urbanização e requalificação dos espaços.

## 1.2 Estações museu

Os museus em estações ferroviárias surgiram na segunda metade do século XX, já com o declínio das ferrovias no estado de São Paulo. Entretanto, os fatores que culminaram na requalificação do uso dessas estações são bastante diversos.

Ainda que houvesse relatos de pequenas coleções organizadas por funcionários, e mesmo coleções mantidas e expostas pelas empresas ferroviárias, é através do fechamento de

diversas linhas e estações que as requalificações de uso das estações passam a ter uma conotação cultural, dentre elas, algumas culminaram na criação ou transferência de museus para estações do interior paulista.

A primeira estação ferroviária que passa a abrigar um museu é a de Santa Rita do Passa Quatro, em 1969. Daí por diante o número de requalificações do uso de estações que resultam na criação ou transferência de museus para esses lugares segue crescendo. As requalificações seguem acontecendo. Inclusive, há casos recentes de implantação de museus em estações, como o Museu Ferroviário de Indaiatuba, criado e instalado na antiga estação, em 2004, ou o Museu Arqueológico de Peruíbe, transferido para a estação em 2014.

As estações museu estão localizadas em cidades de pequeno e médio porte, no interior e litoral paulista, e vivem uma realidade bastante distinta de um museu localizado em uma capital. Distantes de grandes públicos e circuitos, os museus em estações das cidades do interior do estado de São Paulo possuem uma inserção muito mais local, porém não menos importantes que os museus em capitais e grandes centros. São eles que estão ali, presentes, enquanto instituição cultural em cidades que muitas vezes não possuem muitos equipamentos dessa natureza e, em alguns casos, são a única instituição museal da cidade. Diante dessas questões, a pesquisa se propôs a conhecer um pouco mais da realidade desses museus e seus contextos, como eles funcionam, o que compõe seu acervo e de que maneira a cidade apropria-se dele e, ele, da cidade.

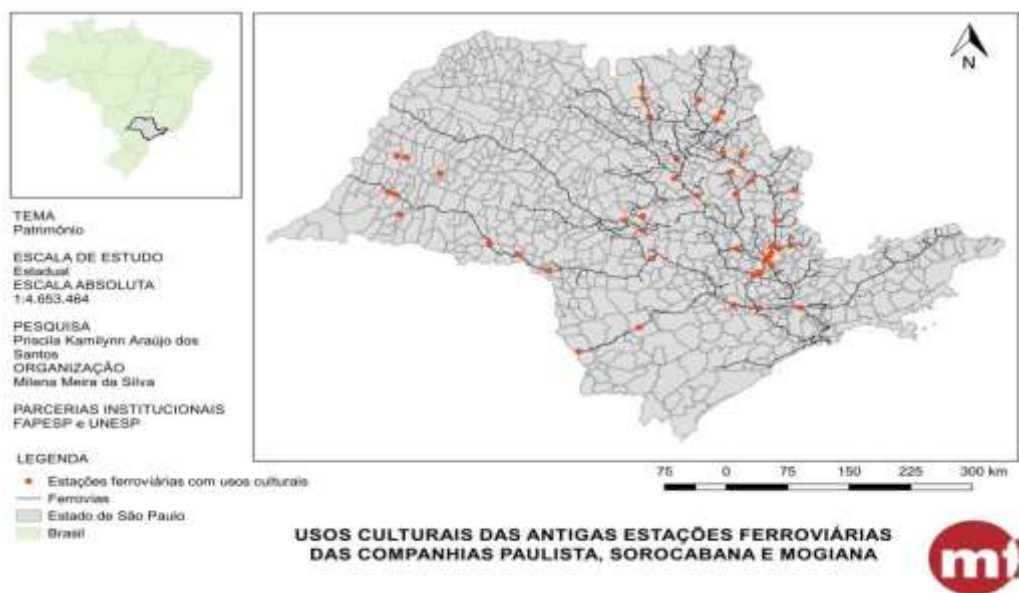
Das mais de quarenta estações apontadas pelo levantamento realizado pelo Projeto Memória Ferroviária<sup>17</sup> como de uso cultural no estado de São Paulo, ao menos vinte e quatro já abrigaram museus. Essas estações estão localizadas na antiga malha ferroviária e difusas pelo território.

---

<sup>17</sup> Dados divulgados e disponíveis no sítio virtual do projeto . Disponível em <[http://www.rosana.unesp.br/Home/pesquisa/laboratoriodepatrimoniocultural/projetomemoriaferroviariapmf5165/5--estacoes-com-usos-culturais\\_mapa.jpeg](http://www.rosana.unesp.br/Home/pesquisa/laboratoriodepatrimoniocultural/projetomemoriaferroviariapmf5165/5--estacoes-com-usos-culturais_mapa.jpeg)>



**Figura 8 - Usos culturais das antigas estações ferroviárias.**



Fonte: Projeto Memória Ferroviária

Os processos que levaram essas estações a abrigarem museus são diversos e aconteceram sob diferentes circunstâncias, em períodos distintos, de modo que trataremos a implantação destes a partir do contexto político cultural que envolve os processos de criação ou transferência de museus para estações.

O Cadastro Nacional de Museus trabalha com a autodeclaração e com plataformas colaborativas, onde qualquer pessoa pode contribuir com o mapeamento das instituições de memória<sup>18</sup>.

Portanto, trataremos por museus as instituições públicas inseridas no Cadastro Nacional de Museus ou identificadas pelo levantamento de museus realizado pela Unidade de Preservação do Patrimônio Museológico da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo (UPPM/SEC) em 2010<sup>19</sup> e/ou através da plataforma Museusbr<sup>20</sup>, considerando as instituições que se mantêm abertas ao público e possuem acervo.

Isso posto, falaremos das estações museu, objeto de estudo desta pesquisa, que representam uma parcela considerável das requalificações de uso dos edifícios de estação no estado de São Paulo, identificadas no mapa acima.

É importante esclarecer que nem todos os museus contam com um quadro estável de funcionários, ou se adequaram plenamente ao Estatuto de Museus. Devido à fragilidade institucional em que muitos museus se encontram – falta de pessoal, de investimento, de

<sup>18</sup> Disponível em < <http://www.museus.gov.br/sistemas/cadastro-nacional-de-museus/> Acesso: 09/2019.

<sup>19</sup> Disponível em < <https://www.sisemsp.org.br/mapa/> Acesso: 08/2019.

<sup>20</sup> Disponível em < <http://museus.cultura.gov.br/> Acesso em : 09/2019.

manutenção, insegurança jurídica, muitos museus acabam fechados, fato que também reflete a situação de algumas estações museu.

### 1.3 RELAÇÃO DAS ESTAÇÕES MUSEU NO ESTADO DE SÃO PAULO

#### Assis

**Figura 9 - Estação de Assis, fachada.**



Fonte: Foto Redação AssisCity, abril 2018

A estação ferroviária de Assis foi inaugurada em 1914 e, o prédio atual, em 1926. Desde 2006, abriga o Museu Ferroviário Agenor Francisco Felizardo.

O acervo do museu de tipologia ferroviária é composto por imagens da construção da ferrovia, mobiliário dos trens e estações, além de ferramentas e maquinário, dentre outras peças relacionadas à ferrovia.

Atualmente (2018), o complexo ferroviário passa por intervenção asfáltica, pois há um projeto para a transferência da Secretaria de Cultura e do terminal rodoviário para o prédio da estação<sup>21</sup>.

Ao lado da estação, funciona o Galpão Cultural, um espaço para realização de eventos, oficinas e atividades culturais que utiliza um dos galpões outrora pertencentes à ferrovia.

O museu de tipologia ferroviária possui peças da antiga Estrada de Ferro Sorocabana além de pequeno acervo referente à história da cidade.

<sup>21</sup> Matéria publicada através do portal Assis City em 26.08.2018 disponível em <<https://www.assiscity.com/?b=82020>>.

## Araraquara

**Figura 10 - Fachada da estação de Araraquara.**



Fonte: Foto da autora, julho 2017.

A estação anteriormente pertencente à Estrada de Ferro Rio Clarense e adquirida ainda no século XIX pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde início, constitui-se enquanto ponto logístico estratégico para o transporte. Encerrou o transporte de passageiros em 2001, porém, até hoje, suas linhas são operacionais com grande movimentação de trens de carga.

Uma vez que o prédio não é tombado, várias alterações foram feitas, especialmente em sua disposição interna. Não se trata da estação original. A primeira foi construída em 1885 e, o prédio atual, em 1912.

Abriga em parte de seu edifício o Museu Ferroviário Francisco Aureliano de Araújo, inaugurado em 2011, após a estação passar por uma reforma.

O museu ocupa boa parte do edifício principal da estação. A coleção exposta pertence majoritariamente ao acervo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF – quase todo constituído através de doações como caixas de ferramentas, documentos pessoais, uniformes, estandartes e instrumentos técnicos, além de peças ferroviárias obsoletas para o uso rentável e herdadas pelo museu através da estação, como balanças, bilheteria, carrinhos de bagagens, dentre outros elementos comuns às estações de trem.

Ainda que corriqueiros, estes objetos contribuem para a construção da memória e da identidade do lugar.



A gare da estação abriga, uma vez por semana, uma feira com pequenos produtores de hortifrúti e artesãos locais e, no pátio, vê-se movimentação de vagões e locomotivas que realizam o transporte de cargas, ainda chamando a atenção do público.

A administração do museu é municipal em parceria com a ABPF, responsável pela articulação, implantação e cessão dos objetos do museu, além disso, é uma entidade que mantém iniciativas ligadas ao turismo e à preservação de trechos férreos.

No entorno, prédios antigos em sua maioria abandonados, denunciam a idade da estação e evidenciam a falta de planejamento que, numa sociedade de obsolescência programada, encontra no museu um contraponto para o seu esquecimento (HUSSEIN, 1994, p. 36).

## Barra Bonita

**Figura 11 - Museu Histórico Municipal Luiz Saffi.**



Fonte: Prefeitura Municipal de Barra Bonita

A estação, construída em 1929, pertenceu à Estrada de Ferro Barra Bonita e foi adquirida pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Foi desativada em 1966<sup>22</sup>, fechando para o tráfego de cargas e passageiros. Os trilhos foram retirados e, em seu entorno, atualmente há uma praça.

O Museu Histórico Municipal Luiz Saffi, por sua vez, ocupa todo o prédio da antiga estação e foi inaugurado em 1988 via decreto municipal. Três anos antes, foi publicada uma portaria de criação de grupo de trabalho para implantação do referido museu.

---

<sup>22</sup> Ver Relatório da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1966. Disponível em <[https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/memoriaferroviaria/documentos/COMPANHIA%20PAULISTA%20DE%20ESTRADAS%20DE%20FERRO/BR\\_APESP\\_BIBLIO\\_CPEF\\_REL\\_1967.pdf](https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/memoriaferroviaria/documentos/COMPANHIA%20PAULISTA%20DE%20ESTRADAS%20DE%20FERRO/BR_APESP_BIBLIO_CPEF_REL_1967.pdf)> Acesso em 26/08/2019.

De tipologia histórica, composto por arquivo histórico do município além de acervo museológico e iconográfico – que contém retratos especialmente de pessoas ligadas ao poder, imagens da cidade e da própria estação.

O acervo museológico possui mobiliário, maquinários e instrumentos técnicos de diferentes ofícios como dentista, ferreiro, ferroviários e objetos do dia a dia, que compõem um imaginário de cidade, de república e progresso, trazendo também a dimensão privada do cotidiano através de objetos de uso doméstico.

Trata-se, portanto, de uma coleção que muito se assemelha aos demais museus históricos municipais influenciados pelo modelo de museu (MHP) que integrava o projeto político cultural do estado de São Paulo. O museu realiza exposições temporárias, sem que haja alteração significativa da exposição de longa duração desde sua inauguração.

## **Batatais**

**Figura 12 - Fachada da estação de Batatais**



Fonte: Foto da autora, julho 2017.

A estação de Batatais pertenceu à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, inaugurada em 1886, tendo o edifício atual sido construído em 1938. Funcionou como estação até o início dos anos 80.

O prédio não é tombado e passou por diversas intervenções, inclusive devido a um incêndio que consumiu uma parte do edifício principal. As linhas foram suprimidas, porém o edifício conserva parte da fachada original, bilheteria, caixa d'água e antigas casas de funcionários da ferrovia que seguem servindo de moradia.

O museu, por sua vez, foi criado via decreto estadual e inaugurado em 1958, no âmbito do projeto de criação da Rede de Museus Históricos e Pedagógicos - os MHP - é transferido para o prédio da estação somente em 2005. Atualmente, ocupa praticamente todo o edifício, dividindo seu espaço com o acervo da biblioteca municipal.

Recentemente, teve um projeto contemplado por edital do governo do estado, PRoAC<sup>23</sup> para adequação de reserva técnica.

O acervo em exposição constitui-se de objetos relacionados à figura de Washington Luís – o patrono do museu - mobiliário, instrumentos técnicos de diferentes ofícios e objetos cotidianos, indumentárias e objetos ligados a ritos religiosos católicos e mais uma hemeroteca.

Realiza exposições temporárias de curta duração e através delas introduz narrativas que não aparecem no acervo em exposição de longa duração. Conta com museólogo em seu corpo de funcionários e realiza exposições temporárias regularmente.

## Colina

**Figura 13 – Estação de Colina.**



Fonte: Foto da autora, julho 2017.

Construída pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP), a estação, inaugurada em 1909 durante a expansão do trecho de Bebedouro a Barretos, é hoje ocupada pelo Museu Municipal de Colina. Na estação, circularam trens até o fim dos anos 90.

Atualmente, identificamos os trilhos, a estação, uma passarela de pedestres elevada, armazéns de carga – hoje funcionando como depósito para um supermercado local - e algumas casas de funcionários, que ainda servem de moradia.

O Museu Municipal de Colina foi criado através da Lei Municipal nº. 1439, de 05 de abril de 1988, e não há nenhum registro indicando que o museu já tenha ocupado outro edifício, ou seja, o museu foi criado e ocupou a estação com esta ainda em fase operacional,

---

<sup>23</sup> O Programa de Ação Cultural (ProAC) da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo contemplou o projeto do Museu Washington Luís na área de Difusão e Preservação de Acervos Museológicos em 2017. Disponível em < <http://www.cultura.sp.gov.br/museu-dr-washington-luis-em-batatais-inicia-construcao-de-reserva-tecnica/> >

funcionando tanto para o tráfego de cargas, quanto de passageiros. O prédio, recentemente, passou por reforma e o museu foi reaberto ao público em outubro de 2017.

Por meio de fotos divulgadas no site oficial da Prefeitura Municipal de Colina, observa-se novamente um acervo semelhante ao encontrado nos museus históricos municipais inspirados pelos MHP.

### **Chavantes**

**Figura 14 - Estação Ferroviária de Chavantes, Museu Municipal Abdibe Abdu Rio**



Fonte: CONDEPHAAT.

A estação ferroviária de Chavantes, inaugurada em 1909, é o marco inicial da cidade, que se desenvolveu a partir do entorno da estação. Já a criação do Museu Municipal Adibe Abdo do Rio data de Maio de 1983 e sua transferência para a estação ocorre em 2006. Atualmente, o museu encontra-se fechado à visitação pública devido à necessidade de manutenções estruturais no edifício da estação. Entretanto, o prédio foi tombado recentemente pelo CONDEPHAAT, através da resolução SC 22 de 15.03.2016, que afirma em seu parecer:

(..) O Conjunto é composto por elementos formadores de empreendimentos ferroviários: Estação Ferroviária, Praça de Acesso, Vila Ferroviária, Caixa d'Água e Armazéns de Carga. O edifício da estação é o primeiro remanescente da linha cujo partido arquitetônico reflete a influência da estética neocolonial. A arquitetura é exemplar do variado repertório estético adotado pela companhia em seus diversos segmentos de linha, em prédios representativos de variados estilos, de acordo com o momento de implantação. (CONDEPHAAT, 2016)

Nesse caso, temos o reconhecimento da relevância do prédio, mas não do museu, que, por sua vez, não estabeleceu uma relação consolidada com a estação e segue sem previsão de reabertura.

## Indaiatuba

**Figura 15 - Estação Ferroviária de Indaiatuba, Museu Ferroviário de Indaiatuba.**



Fonte: Mauricio Simonetti

Construída em 1911 pela Estrada de Ferro Sorocabana, a estação ferroviária abriga, desde 2004, o Museu Ferroviário de Indaiatuba. A iniciativa de criação bem como a administração do espaço é municipal. O conjunto da estação foi restaurado em 2004 junto a uma iniciativa municipal que compreendia a preservação do eixo histórico da cidade e o denominado Espaço Cultural Estação Indaiatuba Museu Ferroviário<sup>24</sup>.

O museu conta com uma coleção oriunda de doações de aproximadamente 500 itens, além de uma locomotiva que permanece em exposição permanente sob a gare da estação.

O acervo, assim como a expografia, assemelham-se a de outros museus de mesma tipologia, evidenciando as influências herdadas de museus fundados anteriormente. O museu também faz parte dos cinco museus ferroviários do estado identificados pelo SISEM através de levantamento publicado em portal eletrônico<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> Histórico disponível em <<http://www.fiec.com.br>> Acesso em: 08/2019.

<sup>25</sup> Uma das propostas de gestão atual do SISEM SP é a ideia de redes, portanto, esses museus, em teoria, integram uma rede temática de museus ferroviários do estado; esta, ainda se encontra em processo de formação. O portal foi lançado em 2016 e contou com trabalho de pesquisa de Elizabeth Zolcsak. Disponível em <<http://museusferroviarios.net.br>> Acesso em: 08/2019.



A figura do imperador é cultuada através da história da locomotiva que, em uma ocasião, transportou o imperador quando em visita à cidade. Novamente observamos uma preferência por narrativas oficiais, culto a figuras políticas. Ainda que o museu tenha sido criado no século XXI, carrega características dos museus de meados do século XX.

## Martinópolis

**Figura 16 - Estação Ferroviária de Martinópolis.**



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, foto de Silvio Rizzo.

A estação de Martinópolis pertenceu à Estrada de Ferro Sorocabana, teve sua edificação original construída em 1917, surgiu a princípio como posto telegráfico com o nome José Theodoro, um dos “fundadores” do antigo povoado.

O prédio atual sofreu intervenções, porém sem menção específica de que tipo. Em relatórios da Sorocabana acerca das reformas, identificamos que houve investimentos em melhorias em 1934 e, posteriormente, nos anos 50.

A estação abriga, dentre outros órgãos ligados à administração municipal, o Museu Histórico de Martinópolis, também conhecido como Museu da FEPASA. Criado via lei municipal, em 1988, seu acervo “é constituído de peças históricas relativas ao início e desenvolvimento da cidade”<sup>26</sup> e limita-se a uma vitrine expositiva na estação.

---

<sup>26</sup> Texto extraído do portal eletrônico do município acerca do Museu Histórico de Martinópolis. Disponível em < <http://www.martinopolis.sp.gov.br/site/index.php?p=museu> > Acesso em: 08/2019.

## Peruíbe

**Figura 17 - Estação Ferroviária de Peruíbe, Museu Arqueológico Municipal.**



Fonte: Foto de Marcio Masulino

A estação, inaugurada em 1914 pela Southern São Paulo Railway e estatizada em 1926 através da Estrada de Ferro Sorocabana, teve movimentação de cargas até 2003. Além da estação, parte da linha está preservada, assim como algumas antigas casas de funcionários ao lado da estação.

O Museu Histórico Arqueológico de Peruíbe, inaugurado em 2002, é transferido para a estação em 2014 e, após um período fechado, é reinaugurado em junho de 2018<sup>27</sup>.

Trata-se de um museu municipal de tipologia arqueológica com uma exposição de longa duração, que ocupa duas salas da antiga estação. A exposição traz fragmentos materiais e uma narrativa histórica que considera diferentes agentes no processo histórico – populações indígenas, colonizadores e o visitante.

É um dos museus que traz uma leitura mais atualizada e contempla narrativas que não as pautadas nos antigos modelos oficiais, buscando de fato estabelecer uma relação entre coleção e comunidade.

---

<sup>27</sup> Reportagem do portal G1 sobre a reabertura do Museu Histórico e Arqueológico de Peruíbe. Disponível em < <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/museu-historico-e-arqueologico-de-peruibe-sp-e-reinaugurado-apos-reforma.ghtml>> Acesso em: 08/2019.

## Pirassununga

**Figura 18 - Estação Ferroviária de Pirassununga.**



Foto: Google imagens.

A estação da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi inaugurada em 1878 e os trens circularam por ela até os anos 90 já no século XX. A estação passou por períodos de abandono e abrigou o Museu Histórico e Pedagógico Dr. Fernando Costa de 1992 até 2005, chegando a receber, em 2012, assessoria do Estado para implantação de plano museológico. Entretanto, a reabertura do museu não se concretizou.

Em 2015, a estação passa a abrigar a rodoviária da cidade e o museu é definitivamente fechado. Temos em Pirassununga um exemplo de MHP que passa por uma tentativa de municipalização, o processo é aberto em 1994, porém não é concluído (ÁVILA, 2014, p. 101).



## Sales de Oliveira

**Figura 19 – Estação de Sales de Oliveira**



Fonte: Foto da autora, julho 2017.

A estação de Sales de Oliveira, inaugurada pela Cia. Mogiana em 1900, atualmente abriga a Secretaria de Cultura do município e o Museu Histórico de Curiosidades.

O edifício original sofreu alterações e ampliações e as linhas foram retiradas.

Inaugurado em 2000 o Museu Histórico de Curiosidades atualmente encontra-se fechado. No jardim da estação, foi proposto um Museu a Céu Aberto mas permanecem no jardim da estação apenas uma placa do museu, uma fotografia e uma escultura em memória da ferrovia.

Apesar de fechado, o Museu Histórico de Curiosidades conta na lista dos atrativos turísticos urbanos do município<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Ver Prefeitura Municipal de Sales de Oliveira, turismo. Disponível em <  
<http://www.salesoliveira.sp.gov.br/site/atrativos-passeios/>>

## Santa Cruz do Rio Pardo

**Figura 20 - Estação de Santa Cruz do Rio Pardo.**



Fonte: Portal da prefeitura de Santa Cruz do Rio Pardo Disponível em <http://santacruzoriopardo.sp.gov.br/pontos-turisticos> Acesso em: 08/2019.

A estação, inaugurada em 1908 pela Sorocabana Railway - nome anterior à compra da empresa pelo Estado, quando então passa a se chamar Estrada de Ferro Sorocabana -, funcionou como tal até 1966. Projetada também pelo arquiteto Ramos de Azevedo<sup>29</sup> – assim como a estação de Piraju - permaneceu em estado de abandono até 2009, quando um projeto de restauro é iniciado e as obras finalmente concluídas em 2011.

O Museu Histórico Pedagógico Ernesto Bertoldi, criado em 1966, é transferido para o edifício da antiga estação após a conclusão das obras de restauro.

Em São Paulo, a arquitetura das estações de cada companhia ferroviária privada tem certa uniformidade, fenômeno esse que, na verdade, é geral. A rivalidade entre as companhias, refletida também em suas estações, resultou em identidade arquitetônica para cada uma delas, caracterizando as regiões que a serviam. (KÜHL, 1998. p. 308)

O acervo do museu é predominantemente audiovisual e relativo à história da cidade. O museu realiza exposições temporárias esporadicamente e é identificado pelo município como

---

<sup>29</sup> Disponível em <<http://santacruzoriopardo.sp.gov.br/pontos-turisticos>> Acesso em: 08/2019.

local de interesse turístico, inserido no plano municipal de turismo, que o identifica como patrimônio cultural e representante da história do município<sup>30</sup>.

## Santa Fé do Sul

**Figura 21 - Estação de Santa Fé do Sul**



Fonte: Foto de Rafael P. Correa, 2009.

Inaugurada em 1952, a estação da Estrada de Ferro Araraquara era a penúltima da linha da qual fazia parte e permaneceu em operação até 1997, ficando fechada até 2001, quando é transferida para a administração municipal.

O Museu Histórico Cultural Professor Honório de Souza Carneiro é criado em 1964, porém somente inaugurado em 1973. A denominação histórico cultural já aponta mudanças em relação à política do Estado em relação aos museus histórico pedagógicos que, a partir dos anos 70, passam a buscar outras possibilidades de associação ao poder local, deixando um pouco de lado as grandes figuras políticas do estado, buscando referências locais.

Em 2011, o museu é transferido para a estação juntamente com a secretaria de cultura do município, passando então a abrigar um complexo cultural, denominação que se torna recorrente, especialmente nos anos 2000, através de projetos de requalificação para uso cultural de estações de caráter municipal<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Plano Municipal de Turismo de Santa Cruz do Rio Pardo. Disponível em <<http://santacruzdooriopardo.sp.gov.br/plano-municipal-de-turismo>> Acesso em: 08/2019.

<sup>31</sup> As estações de Assis, Sales de Oliveira, Assis, São Carlos e Indaiatuba – dentre outras que não integram esta pesquisa - também receberam denominação semelhante como estação cultural, estação cultural ou complexo cultural.

## Santa Rita do Passa Quatro

**Figura 22 - Estação de Santa Rita do Passa Quatro, MHP Zequinha de Abreu.**



Fonte: Foto da autora, julho 2017.

Inaugurada em 1884, a estação funcionou até meados dos anos 60, quando então foi desativada. Nesse período, parte do edifício também serviu de moradia ao chefe da estação. Os trilhos foram retirados e no entorno da estação foi edificada uma praça. Os antigos armazéns e casas de funcionários são ocupados atualmente por órgãos municipais - uma escola de formação profissional, sede da banda, o conselho tutelar do município, sanitários públicos além de um galpão que permanece fechado.

Em 1969, é inaugurado na estação o Museu Histórico Pedagógico Zequinha de Abreu e lá permanece, dividindo o espaço com parte da secretaria de cultura e turismo do município. Este é um dos Museus Histórico Pedagógicos pioneiros instalado em estação. O nome do museu homenageia o músico e compositor da cidade Zequinha de Abreu, escolhido para patrono da instituição.

O acervo constitui-se de objetos pessoais de Zequinha de Abreu, elementos relacionados à sua produção artística, como partituras e discos, mobiliário da estação, ferramentas de trabalho, uma coleção de arte indígena (vasos marajoara), além de imagens e modelos ligados à ferrovia.

## Santo Anastácio

**Figura 23 - Estação de Santo Anastácio.**



Fonte: Foto de Silvio Rizzo, julho 2016.

A estação de Santo Anastácio foi inaugurada pela Estrada de Ferro Sorocabana em 1920 e o prédio atual data de 1939. Funciona como estação até 1999 e, até hoje, mantém as linhas operacionais – apenas para trens de carga.

O prédio da estação passa, então, para a administração municipal que, por sua vez, inaugura o Museu Histórico Cultural Dr. João Carlos Fairbanks, em 2005. Novamente, apesar de uma abertura tardia – em relação aos MHP - ainda é influenciado pela ideia do patrono.

O acervo, novamente, assemelha-se aos demais museus históricos municipais com referências iconográficas relativas à história do município, ferramentas de trabalho, utensílios domésticos, objetos da dimensão da vida privada, além de objetos relacionados à ferrovia<sup>32</sup>, majoritariamente, constituído através de doações.

O museu encontra-se fechado por conta das condições do edifício, que necessita de manutenção. Chamam atenção a instabilidade e a fragilidade das instituições museais que, poucos anos após sua abertura, não conseguem manter-se e são fechadas.

---

<sup>32</sup> É possível encontrar algumas imagens do museu através do blog do museu. Disponível em < <http://museudesantoanastacio.blogspot.com>> Acesso em 08/2019.

## São Carlos

**Figura 24 - Estação de São Carlos.**



Fonte: Foto da autora, julho 2017.

A estação de São Carlos, inaugurada pela Cia Paulista de Estradas Ferro em 1884, fazia parte do tronco inicial construído primeiramente entre Jundiaí e Campinas e logo estendida até São Carlos. As linhas permanecem operacionais para o transporte de carga até os dias atuais, entretanto, no início dos anos 2000, o tráfego de passageiros foi encerrado.

A estação foi municipalizada em 1998. Inicialmente, apenas o piso superior era usado pelo município, servindo de local de guarda do arquivo municipal. Administrado pela Fundação Pró Memória de São Carlos, com o passar dos anos, a fundação passa a ocupar mais salas e, em 2001, a Prefeitura instaurou o projeto Estação Cultura, que pretendeu adequar o edifício aos novos usos, como sede da Fundação Pró-Memória de São Carlos.

O Museu de São Carlos é inaugurado em 2012 no piso térreo da estação onde também está a sede da Fundação. Seu acervo origina-se do acervo do MHP Cerqueira César e a instituição também realiza exposições temporárias que eventualmente estende-se até a gare.



## São Paulo – Luz

**Figura 25 - Estação da Luz.**



Fonte: Blog da estação.

A estação da Luz, uma das mais famosas do país, foi construída pela São Paulo Railway. O prédio atual data de 1901 e chamou a atenção pela sua magnitude, foi a primeira estação de São Paulo onde as máquinas ficavam totalmente abrigadas pela gare e que empregou amplamente o uso de estruturas metálicas em sua construção, tornando-se uma referência da arquitetura do ferro no estado de São Paulo.

A estação permaneceu praticamente sem alterações até 1946, ano em que o contrato de cessão para a São Paulo Railway chegou ao fim e em que a companhia foi encampada pelo Governo Federal. Em novembro daquele ano, na véspera da assinatura do termo de encampação da estrada, ocorreu um incêndio, que afetou grande parte do edifício de alvenaria, mas que não chegou a atingir a parte metálica nem a ala oeste do edifício (KÜHL, 1998, p.124).

A estação da Luz, na capital paulista, é tombada pelo CONDEPHAAT desde 1976 e mantém sua funcionalidade original. O museu encontra-se fechado, atualmente, vítima de um incêndio que consumiu praticamente todo o pavimento superior da estação em dezembro de 2015. Há obras de restauro do prédio em andamento e o museu segue desenvolvendo ações externas<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Exposições itinerantes e ações educativas, programação e informações disponíveis em < <http://museudalinguaportuguesa.org.br/>> Acesso em: 08/2019.

A implantação do Museu da Língua Portuguesa em parte do edifício da estação da Luz aconteceu em 2006, através de iniciativa do Governo do Estado de São Paulo em parceria com a iniciativa privada – Fundação Roberto Marinho, das organizações Globo. Certamente, o Museu da Língua Portuguesa, dentre todos os museus em estação no estado, foi o que mais recebeu recursos. Sua localização, em uma das maiores cidades do mundo, também corrobora para o acesso da instituição a recursos financeiros, profissionais qualificados e visibilidade em relação aos museus do interior paulista.

### **São Simão – estação de Bento Quirino**

**Figura 26-** Estação de Bento Quirino em 2012



Foto: Carlos R. Disponível em < <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bquirino.htm> > Acesso em: 08/2019

A estação de Bento Quirino, localizada em São Simão, nas proximidades de Ribeirão Preto, foi edificada em 1902 pela Companhia Mogiana e desativada em 1969. Diretamente relacionada à economia cafeeira, a estação foi construída com o propósito de servir de entreposto entre as estações de São Simão e Ribeirão Preto. Foi tombada em março de 2018, devido à relevância logística da estação no desenvolvimento inicial da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, atuando no escoamento da produção de café por se tratar de um ponto estratégico entre os municípios de Ribeirão Preto, Cravinhos e Casa Branca. O tombamento é do prédio e não engloba o museu e seu acervo.



Por sua vez, o Museu Municipal da Preservação Ferroviária das Estradas de Ferro São Paulo Minas e Mogiana Alberto de Oliveira é inaugurado em 2008 no prédio da estação por iniciativa do próprio município<sup>34</sup>.

O acervo compreende ferramentas de trabalho, máquinas, referências iconográficas acerca da ferrovia especialmente relacionadas à São Paulo Minas e Companhia Mogiana – ambas empresas ferroviárias que integraram a Fepasa, sendo constituído principalmente através de doações.

## Tupã

**Figura 27 - Estação de Tupã, Museu Tropeiro.**



Fonte: Prefeitura de Tupã/Divulgação

A estação de Tupã foi inaugurada em 1941 pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Funcionou para o tráfego de cargas e passageiros até 2001 e seguiu funcionando precariamente e de maneira intermitente para trens de carga.

Em 2018, as obras de reforma da estação, que ficaram paradas por vários anos, são concluídas e o Museu Tropeiro é transferido para a estação. O Museu Tropeiro reúne acervo referente ao tropeirismo e reúne mais de duas mil peças sobre o assunto<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> Breve histórico disponível em < <https://www.saosimao.sp.gov.br/museu-do-ferroviario/>> Acesso em: 08 de jun. 2019.

## Valinhos

**Figura 28 - Estação de Valinhos**



Fonte: Foto da autora. Julho 2017.

A estação ferroviária de Valinhos integra a primeira linha da Cia. Paulista, construída rumo ao interior do estado de São Paulo partindo de Jundiaí com destino à Campinas. A estação é inaugurada em 1872 e o edifício atual data de 1913. A estação é tombada desde 2013, porém o edifício sofreu intervenções que alteraram suas características originais. As linhas seguem operacionais, porém o tráfego de passageiros foi encerrado.

O museu municipal Fotógrafo Haroldo Ângelo Pazinato, de tipologia histórica e caráter municipal, é inaugurado na estação em 1993 e lá permanece. O acervo constitui-se de material produzido pelo fotógrafo patrono do museu além de acervo relacionado à memória da cidade, como ferramentas de trabalho, maquetes, utensílios domésticos, instrumentos musicais, mobiliário e objetos relacionados à ferrovia.

Ao lado da estação, o túnel de pedestres – que serve de passagem para cruzar a linha do trem – abriga uma espécie de galeria com imagens relativas à história da cidade.

---

<sup>35</sup> Ver Prefeitura Municipal de Tupã, disponível em < <https://www.tupa.sp.gov.br/noticia/4776/museu-dos-tropeiros-recebe-visita-de-alunos-de-galia.html>> Acesso em 02 de out.de 2019.

## **CAPÍTULO II**

### **ESTAÇÕES MUSEU E POLÍTICA CULTURAL NO ESTADO DE SÃO PAULO – PANORAMA DAS REQUALIFICAÇÕES**

As estações museus se relacionam diretamente com as políticas culturais do estado de São Paulo e permeiam todos os processos a partir da metade do século XX estendendo-se para o século XXI.

Ao longo de mais de três décadas, os museus histórico pedagógicos estiveram à frente como política cultural e educacional no estado de São Paulo. Entretanto, após um longo período de fortalecimento do Estado, esse modelo começa a dar ares de falência, dando início aos processos de municipalização de grande parte dos museus criados por iniciativa do governo estadual.

Com a redemocratização do país, os discursos nacionalistas e militaristas perdem força mudando o foco das narrativas dos museus municipais. Se outrora estes buscavam se relacionar com as questões em nível federal, reforçando a ideia de nação, estes passam a valorizar as figuras e histórias locais.

Muitos museus acabaram fechados durante o processo de desestatização/municipalização dos museus estaduais, dentre eles, a estação museu de Pirassununga. Entretanto, observamos as requalificações de estações em museus tomarem fôlego, principalmente a partir dos anos dois mil através de iniciativas municipais que requalificaram mais de uma dezena de estações desde então.

A influência política e nacionalista que envolve a criação dos museus do interior do estado de São Paulo nas décadas de 1950, 60 e 70, estão inseridas dentro de um contexto de fortalecimento da identidade nacional, de símbolos ligados à república e às ideias de “progresso” enquanto contexto inicial de requalificação de estações em museu, no estado de São Paulo, refletindo na criação do MHP Zequinha de Abreu e influenciando fortemente os museus inaugurados nos anos 80.

Nos anos 80, observamos um período de transição da política estatal para museus que vai da criação de museus estaduais para a municipalização dos museus criados em um momento de diminuição do poder do Estado e de redemocratização do país com o fim a ditadura militar em 1985. Em 1988, são inaugurados dois novos museus municipais em estação, Museu Histórico Municipal Luís Safffi, em Barra Bonita, e Museu Municipal de Colina.

O período das municipalizações dos museus no estado de São Paulo coincide com a abertura política e processos de redemocratização do estado brasileiro. Toma-se como marco inicial das municipalizações o Decreto 24.634, de 13/01/1986, que criou o Sistema de Museus de São Paulo e dentre suas atribuições, coordenar os processos de municipalização de museus estaduais.

Entretanto, discussões sobre o caráter local das coleções dos museus histórico pedagógicos e possível municipalização desses museus já eram presentes desde o final da década de 70 e podem ser vistas como uma “tentativa de aproximação das populações locais aos seus bens culturais e fortalecimento de suas instituições museológicas” (ÁVILA, 2014, p. 78).

Nos anos 90, há um único caso de requalificação de estação em museu: o Museu Municipal Haroldo Pazinato, em Valinhos. O museu é implantado juntamente com uma ação de reforma da estação – reforma que acabou por descaracterizar vários elementos originais (KÜHL, 1998).

Os anos 2000, por sua vez, são marcados pelas iniciativas municipais e da sociedade civil no que concerne às estações museu. Entretanto, não são processos homogêneos e repercutem de maneiras distintas de acordo com os interesses do poder local em articulação com outros poderes, fossem estes locais ou não. São mais de dez estações requalificadas em museu a partir de 2004, sendo a mais recente em 2018, na antiga estação ferroviária de Tupã, que atualmente abriga o Museus dos Tropeiros.

A tabela que consta no Apêndice I, nos apresenta as datas de inauguração do museu e de requalificação das estações, oferecendo um panorama acerca das estações museu do estado de São Paulo.

## **2.1 As estações museu e os Museus Histórico Pedagógicos**

No período que compreende as décadas de 50, 60 e 70 há uma significativa expansão do número de museus criados pelo governo do estado de São Paulo nas cidades do interior. Acompanhando os leitos das ferrovias e rodovias, a Rede de Museus Histórico Pedagógicos (MHP) instala-se como parte do projeto de governo.

O projeto de implantação dos Museus Histórico e Pedagógicos, inicialmente ligado à figura de Vinícius Stein, perdurou por décadas influenciando a maioria dos museus no estado de São Paulo.

Ao impor-se na criação, direção e organização da rede de museus, o governo estadual pode priorizar e preservar um determinado ponto de vista sobre a história do estado de São Paulo, relegando outros focos, como por exemplo, a própria história das cidades. Com base nisso, pode-se dizer que esta foi uma das estratégias – aplicada ao longo de cerca de cinquenta anos – usada pelo poder público estadual para subsidiar e garantir sua supremacia em campos como o da Cultura e da Educação (MISAN, 2008, p. 176).

Os MHP partem do binômio patrono-cidade, de modo que visava estabelecer vínculos entre as cidades do interior paulista e a história oficial através de figuras de projeção política no estado e no país, os chamados patronos, em processo semelhante ao praticado pelo Estado Novo.

Na tentativa de relacionar os MHP às velhas figuras da República, tais como Washington Luís, Prudente de Moraes e Campos Salles, que são elevados a patronos dos primeiros museus histórico pedagógicos, fundados na segunda metade dos anos 50, os MHP por vezes não conseguiam estabelecer uma relação identitária entre patrono e cidade. “Essa prática estabelecia que, para cada museu criado, fosse indicado o nome de um patrono a ser lembrado. Em sua maioria, tais patronos eram personagens importantes na história de fundação da cidade, ou tiveram destaque na política estadual ou do país” (MISAN, 2008, p. 177).

Durante todo o período de implantação dos MHP, estes museus foram pensados como instrumentos formadores e legitimadores de uma identidade cultural, servindo também ao Estado em um momento de ruptura com a democracia durante o período da ditadura militar no Brasil (1964-1985).

No desenvolvimento do estudo dos MHP, constatamos que não poderíamos deixar de abordar os principais acontecimentos ocorridos no Brasil nas décadas de 1930 a 1970, no campo da cultura e da educação. A década de 1930 concentrou, na política e na cultura, importantes acontecimentos que influenciaram as décadas posteriores. Na nova fase do regime republicano, a questão da identidade do país estaria atrelada à ideia de integração e desenvolvimento nacional (MISAN, 2008, p. 194).

Observamos a valorização dos símbolos nacionais tais como a bandeira, os retratos dos “heróis” republicanos, dos patronos, as fardas e condecorações em meio a outros objetos históricos que compunham a narrativa de enaltecimento dessa simbologia militarista,

nacionalista e patriota que, como já anteriormente observadas por Le Goff, têm origem relacionadas às manifestações de memórias coletivas.

Se os revolucionários querem festas comemorando a revolução, a maré da comemoração é, sobretudo, apanágio dos conservadores e ainda mais dos nacionalistas, para quem a memória é um objetivo e um instrumento de governo (LE GOFF, 2013, p. 424).

Portanto, são vários os elementos que reforçam a presença hegemônica do Estado, através de figuras – patronos - e demais instrumentos de suporte da memória como peças comemorativas e do protagonismo sobre as narrativas dos museus no interior do estado.

Até hoje, coleções e narrativas muito semelhantes são encontradas nos museus de cidade e certamente não são mera coincidência, mas fruto da política cultural promovida pelo Estado que repercutiu diretamente nos municípios.

Símbolo de progresso e desenvolvimento, especialmente para o interior paulista, as ferrovias também se alinharam ao programa hegemônico do Estado que tomava para si a administração das linhas, como também da cultura no estado.

Comparando-se a localização dos 79 MHP com as linhas ferroviárias (em 1903 e 1977) e com as estradas rodoviárias (entre as décadas de 1950 e 1970) existentes e em construção no estado de São Paulo, é possível estabelecer alguns parâmetros explicativos de caráter geográfico. A análise comparativa dos mapas revela a presença de traçados comuns, que se sobrepõem com o passar dos anos, e também a substituição das linhas ferroviárias pelas estradas rodoviárias. Percebe-se a predominância de certos percursos geográficos, importantes na história estadual, que se expandem de forma ramificada, partindo da capital rumo ao norte, ao sul e, principalmente, ao centro-oeste do estado (MISAN, 2008, p. 183).

Nota-se que, à medida que a ferrovia – assim como as rodovias, posteriormente - se expandia para o interior do estado, especialmente na porção oeste, o número de museus crescia nas cidades interligadas por essas rotas (idem, 2008).

As estatizações de empresas ferroviárias se intensificavam no estado de São Paulo no período pós-golpe militar, culminando com a criação da Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA), em 1970, através da fusão de cinco grandes ferrovias do estado (Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana, Companhia Paulista de

Estradas de Ferro e São Paulo Minas), algumas estatais e outras estatizadas mediante intervenção.

À medida que se intensifica a presença do Estado através da criação de museus nas cidades do interior, esta tendência segue acompanhando o desenvolvimento logístico no estado evidenciando o caráter estratégico desses museus.

Não podemos nos esquecer do peso que a integração territorial e o desenvolvimento econômico tiveram para diversos grupos, especialmente comunidades indígenas; tampouco da origem do desenvolvimento das ferrovias no estado de São Paulo, a economia cafeeira escravagista que se desenvolveu mediante violência extrema, baseada na violação da vida e da cultura de milhares de pessoas.

A tendência para celebrar a memória do poder é responsável pela constituição de acervos e coleções personalistas, etnocêntricas e monológicas, tratadas como se fossem a expressão da totalidade das coisas ou a reprodução museológica do universal; como se pudessem expressar a realidade em toda complexidade ou abarcar as sociedades através de esquemas simplistas, dos quais o conflito é banido por pensamento mágico e procedimentos técnicos de purificação e exclusão (CHAGAS, 2006, p. 32).

Portanto, os MHP desenvolveram-se ao longo do estado a partir do crescimento das cidades e de sua economia. Quando porém a ferrovia, em dado momento da história das cidades, deixa de ser o fator principal de desenvolvimento, encontra-se um movimento favorável para a migração de alguns MHP, instalados em outros edifícios para as estações.

Dentre as estações museu, quatro são MHP: MHP Washington Luís, na estação de Batatais, MHP Zequinha de Abreu, na estação de Santa Rita do Passa Quatro, MHP Dr. Fernando Costa (fechado), funcionou brevemente na estação ferroviária de Pirassununga e, por fim, MHP Ernesto Bertoldi, na estação de Santa Cruz do Rio Pardo. Cabe ressaltar que destes, apenas o MHP Zequinha de Abreu foi criado na estação. Os demais MHP são transferidos para as estações, já dentro do contexto das municipalizações como veremos adiante.

Apesar da grande maioria, nem todos os MHP acima citados são criados via iniciativa estadual. Entretanto, os museus histórico pedagógicos tratam de um modelo paradigmático de estratégia governamental para atuação nos campos da cultura e educação e que perdurou por mais de cinquenta anos no estado de São Paulo (MISAN, 2008, p. 177).

De fato, o imaginário de “museu histórico”, no interior paulista, foi fortemente impactado pelos moldes dos Museus Histórico e Pedagógicos. Pode se notar tal fato ao analisar a quantidade de museus criados no âmbito municipal que, adotaram a nomenclatura “Museu Histórico e Pedagógico”, estruturando-se sob os mesmos parâmetros de organização técnica e conceitual (ÁVILA, 2014, p. 47)

Portanto, é possível afirmar que tal modelo gerou profundos impactos inclusive na criação dos museus de iniciativas municipais, dentre eles, as estações museu de Santa Cruz do Rio Pardo, através do MHP Ernesto Bertoldi, criado em 2011 e que adota nomenclatura dos antigos museus estaduais, compartilhando também de seus parâmetros de organização especialmente conceitual.

Juscelino Kubitschek havia tomado posse graças a um golpe às avessas, vigorava a mentalidade desenvolvimentista (de tom nacionalista) e a televisão ganhava destaque e importância (...). A Museologia estava contaminada por ideias desenvolvimentistas e o modelo museológico era o europeu, copiado sem preocupações com adaptação para a realidade da América Latina. No documento percebe-se o predomínio do conceito “civilização” pois a “história das civilizações” ainda era o grande guia do momento (CHAGAS in BRUNO, 2010, p. 95).

## **2.2 A primeira estação museu: requalificação da estação de Santa Rita do Passa Quatro**

A requalificação da estação de Santa Rita no Museu Histórico Pedagógico Zequinha de Abreu, em 1969, inaugura as requalificações de estações em museu no interior do estado de São Paulo.

Ainda que houvesse algumas iniciativas por parte de alguns funcionários das empresas ferroviárias em recolher e colecionar objetos considerados obsoletos, a requalificação da estação de Santa Rita é o marco inicial das estações museu.

Fechada pela Fepasa em meados dos anos 60, a estação de Santa Rita foi requalificada pelo estado como Museu Histórico Pedagógico Zequinha de Abreu, em 1969, e segue em funcionamento até os dias atuais.

Criado no contexto da implantação da Rede de Museus Histórico Pedagógicos no estado de São Paulo, o MHP Zequinha de Abreu tem como patrono homenageado o músico homônimo, natural da cidade de Santa Rita do Passa Quatro. De 1960 a 1973 foram criados



mais cinquenta e um museus que, segundo Stein, passam a configurar uma rede de museus, concentrados, sobretudo, na porção ocidental do estado (MISAN, 2008, p. 177).

Dessa forma, podemos situar o MHP Zequinha de Abreu como integrante de um projeto político de fortalecimento do Estado através da criação da rede de museus histórico pedagógicos que costuravam laços entre municípios estrategicamente localizados no estado de São Paulo através de figuras que pudessem aproximar os municípios: “Pode-se concluir que o caráter histórico pretendido à rede de museus proposta por Stein, além de perpetuar a memória de seus patronos, também se relaciona à história da ocupação geográfica do estado, em especial à das regiões onde os museus estão sediados.” (MISAN, 2008, p. 186).

Zequinha de Abreu por sua vez é figura pública notável, músico, regente, compositor de choros de grande projeção nacional, dentre eles Tico Tico no Fubá, composição interpretada por Carmen Miranda que ganhou fama mundial.

No que diz respeito às requalificações de estações em museus no interior do estado de São Paulo, a estação de Santa Rita do Passa Quatro é pioneira. Muitas estações foram convertidas em edifícios de uso público, tais como prefeituras, secretarias de cultura, órgãos da saúde, delegacias, porém somente algumas em museu.

Os tombamentos de edifícios industriais, que ganham força a partir dos anos sessenta na Inglaterra (KÜHL, 1998, p. 221) influenciam requalificações de estações no estado de São Paulo, sinalizando a importância dos edifícios ferroviários. A primeira estação tombada no estado é a estação da Luz, em 1976, que posteriormente abrigará o Museu da Língua Portuguesa (desde 2006), seguida pelo tombamento da estação de Santa Rita do Passa Quatro, em 1981<sup>36</sup>.

Desse modo, podemos traçar o seguinte panorama em relação à estação de Santa Rita e sua requalificação no MHP Zequinha de Abreu: partiu de uma política estadual que atuou na criação de museus no interior a partir da ideia de patronos, homenageando figuras de relevância local e nacional - nesse caso, temos a figura do compositor homônimo ao museu. A estação, por sua vez, fechada poucos anos antes, foi escolhida como sede do museu, apontando para um reconhecimento da importância do edifício, sendo até hoje uma das poucas estações tombadas pelo CONDEPHAAT no interior do estado de São Paulo.

---

<sup>36</sup> Ver CONDEPHAAT . Disponível em <<http://condephaat.sp.gov.br/?unonce=dc5ce33e47&uformid=176&s=uwpsfsearchtrg&taxo%5B0%5D%5Bname%5D=cidades&taxo%5B0%5D%5Bopt%5D=&taxo%5B0%5D%5Bterm%5D=uwpqsfaxoall&taxo%5B1%5D%5Bname%5D=classificacao&taxo%5B1%5D%5Bopt%5D=&taxo%5B1%5D%5Bterm%5D=ferroviario&taxo%5B2%5D%5Bname%5D=livrostombo&taxo%5B2%5D%5Bopt%5D=&taxo%5B2%5D%5Bterm%5D=uwpqsfaxoall&skeyword=>>> . Acesso em 26 de ago. de 2019.

O museu, em 2001, passa pelo processo de municipalização<sup>37</sup> promovido pelo governo do estado e, atualmente, é administrado pela secretaria de cultura do município. Entretanto, é um museu que permanece atrelado ao modelo de MHP, sem ter passado por grandes transformações conceituais até os dias atuais.

Hoje em dia, a exposição ocupa praticamente todo o interior do edifício da estação, com exceção de uma sala utilizada pela administração do museu. Em seu acervo, estão itens pessoais de Zequinha de Abreu, partituras, discos e instrumentos musicais, além de ferramentas de trabalho, maquetes e objetos da antiga companhia ferroviária que administrava a estação.

**Figura 29 - Detalhe da exposição do MHP Zequinha de Abreu**



Fonte: Foto da autora. Julho de 2017.

O município promove eventos na praça que circunda o museu, resultado da supressão das linhas e retirada dos trilhos. Os edifícios remanescentes do período industrial do local, tais como armazéns, casas de funcionários, caixa d'água foram mantidos e encontram-se também ocupados por outros equipamentos públicos tais como o conselho tutelar, uma sala de ensaios e depósito de instrumentos, sanitários públicos e uma escola de formação profissional.

---

<sup>37</sup> Processo SC 1182/01, publicado no DOE de 21/03/2001. Ver Ávila (2014, p. 106).

**Figura 30 - A estação de Santa Rita**

Fonte: foto da autora. Julho 2017

**Figura 31 - Galpão próximo a estação de Santa Rita**

Fonte: foto da autora. Julho 2017

**Figura 32- Antigas casas de funcionários**

Fonte: foto da autora. Julho 2017

A requalificação da estação em museu num curto período após seu fechamento também auxiliou na manutenção dos edifícios adjacentes à estação, conforme imagens acima, de modo que, ainda que o tombamento seja referente apenas à estação <sup>38</sup>, demais edifícios também puderam ser preservados.

Após a requalificação da estação de Santa Rita em museu em 1969, as próximas inaugurações de estações museu datam de 1988 e ocorrem dentro do escopo da reabertura do país, fruto de novo projeto político e organizacional engendrado a partir da criação da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo, desvinculada de outras secretarias, em 1979.

A estação, que teve seu edifício reconhecido como de relevância histórica e tombado pelo CONDEPHAAT em 1981.

---

<sup>38</sup> VER CONDEPHAAT. Resolução 017 de 23/05/1981. Publicada no DOE de 27/05/1981, p. 21.

Portanto, o museu Zequinha de Abreu é estruturado sob influência da política de criação dos museus histórico pedagógicos, é municipalizado em 2001(ÁVILA, 2014 p. 106) e continua sendo administrado pelo município.

### **2.3 Redemocratização e emancipação dos municípios diante da política estadual de museus, a década de 1980.**

A relação museus e poder tem sido apontada por diversos autores (CHAGAS, 2006; CRIMP, 2005; SANTOS, 2005), seja ela através das narrativas evolucionistas, da historiografia oficial, ou do discurso legitimador que os museus prestam às artes e à história, bem como as diversas maneiras em que estas relações ocorrem.

Por outro lado, movimentos contrários à historiografia oficial e às narrativas evolucionistas, ganham força nos anos 70, no âmbito da contracultura, marcados pelo movimento de Maio de 1968, originado na França, e de repercussão mundial. É nesse período que surge a ideia do Museu Integral, dentre outras propostas discutidas na Mesa Redonda de Santiago do Chile, promovida pelo ICOM, em 1972, e que irá repercutir na museologia atual.

Inauguram-se duas vertentes da Museologia contemporânea, as quais discutiram arquitetura e território. Discutiu-se sobre uma comunidade que vive no território do Museu. Enquanto o Museu clássico falava sobre coleções e acervo, o Museu novo, proposto nesse encontro, falava sobre patrimônio global. Propôs-se a ideia de Museu Integral como patrimônio da comunidade. Enquanto os grandes museus falam sobre pesquisas realizadas por grandes equipes de alta competência, os museus locais falam de memória da coletividade, da comunidade. Fala-se da Museologia popular. Esses museus locais são verdadeiros processos, pois vivem a vida da população, seguem as mudanças da comunidade e do seu território (VARINE in BRUNO, 2012, p. 98).

A proposição de que o museu tem um papel ativo no desenvolvimento local é um dos marcos da Mesa Redonda de Santiago, e encontrará ecos no estado de São Paulo, especialmente no período de redemocratização do país, em meados dos anos 80, com o início das propostas de municipalização dos museus estatais.

A instituição museu trata-se, portanto, de um espaço de disputa pelo poder onde a população - que é também heterogênea - concorre com forças estrategicamente organizadas para a função de dominação do conhecimento, do discurso e da história.

Observa-se, após a criação do MHP Zequinha de Abreu, um longo período sem que outra estação fosse requalificada em museu. Quase vinte anos se passaram até que as estações de Barra Bonita e Colina fossem requalificadas.

Ambos criados em 1988, por iniciativa municipal, refletem um momento de transição na política estatal para museus - da criação de museus estatais para a municipalização dos museus criados pelo estado - e de redemocratização do país.

Estudos preliminares realizados nos anos 70 já apontavam para o perfil municipal de alguns dos museus estaduais conforme nos explica Ávila em sua dissertação.

Reitera-se que a constatação da necessidade de municipalização dos museus pertencentes à Rede de Museus Histórico e Pedagógicos é bem mais antiga, começando no final da década de 1970, por Waldisa Russio Camargo Guarnieri, foi reafirmada no início da década de 1980, por meio dos trabalhos da Comissão de Dinamização dos Museus; e em 1986 emitiu-se a primeira medida formal sobre o assunto (ÁVILA, 2014, p. 95)<sup>39</sup>.

Em 1985, havia sido encaminhada uma carta ao Ministro da Cultura subscrita pela Associação de Museólogos da Bahia, Associação Paulista de Museólogos e Comitê Brasileiro do ICOM com uma Proposta para uma Política Nacional de Museus,

A partir da existência de Ministério da Cultura, discutir as bases de uma política cultural, vêm – neste momento em que o país se organiza em torno da luta pela convocação e realização de uma Assembleia Nacional Constituinte Livre, soberana e democrática – manifestar sua esperança e disposição de luta para que se estabeleça uma ordem social justa (BRUNO, 2010, p. 85).

Apontando, dentre outras questões que

A maioria dos museus está dissociada do momento histórico, permanecendo com estruturas retrógradas, servindo apenas para uso de turistas e de uma “elite intelectualizada” e mais “ a nomeação, sem concurso e sem prova de competência, para funções que exigem qualificação, vem tornando os museus onde estão lotadas pessoas agraciadas pelo nepotismo e pelo clientelismo, impedindo que técnicos especializados ocupem os espaços a que têm direito, dotando os museus de pessoal capa ( BRUNO, 2010, p. 87).

---

<sup>39</sup> Como primeiro ato formal ÁVILA considera a criação do Sistema Estadual de Museus, em 1986.

Portanto, diferentemente do MHP Zequinha de Abreu, o Museu Municipal de Colina e o Museu Histórico Municipal Luiz Saffi, localizados nas estações de Colina e Barra Bonita, respectivamente, são inaugurados nas estações em um momento de transição onde já se sobrepõem as iniciativas municipais para criação de museus em detrimento ao projeto estatal de museus histórico e pedagógicos.

Oficialmente, o processo de municipalização começa a ser efetivado nos anos 90, mas essa nova política estadual para os museus inicia suas transformações no pensamento museológico já nos anos 80, embora somente nos anos dois mil é que será consolidada.

A requalificação da estação de Barra Bonita em museu data de 1988, inaugurado como Museu Histórico Municipal Luiz Saffi, traz a seguinte descrição no sítio oficial da prefeitura municipal de Barra Bonita.

Empenhado em resgatar os fatos e documentos que fizeram parte da nossa história, o prefeito dr. Wady Mucare instituiu, através da Portaria 491 de 29 de agosto de 1985, um Grupo de Trabalho visando a criação do Museu Histórico e a elaboração de um livro sobre Barra Bonita (já referidos no início deste volume). Tais providências ele próprio havia determinado em sua primeira gestão administrativa (1969/1972), mas sem chegar a bom termo. De imediato os membros do referido grupo iniciaram a coleta de dados, peças, documentos, registros, jornais da época, informações, entrevistas com antigos moradores, buscando reunir os elementos necessários à elaboração do histórico de Barra Bonita, desde a fundação até o centenário. Para sediar o futuro Museu, nada melhor que o belo prédio da antiga Estação da Estrada de Ferro Barra Bonita (a ferrovia que tanto contribuiu para o progresso de nossa cidade), situado na praça Dr. Tatinho, o qual foi reformado, restaurado e adaptado para abrigar as novas instalações, inauguradas a 17 de dezembro de 1988.

Em solenidade marcada pela emoção, passado, presente e futuro se encontraram naquela data, representados pelos antigos moradores, pelas autoridades e convidados e pelas crianças que lá compareceram, as quais, ao lado da Fanfarra da Legião Mirim que abrilhantou a festa, formaram o grupo alegre e harmonioso da Barra Bonita de amanhã. (BARRA BONITA)

No texto, fala-se em resgatar a história e na sequência cita-se o nome do prefeito como grande gestor (benfeitor), evidenciando o caráter hegemônico da política cultural promovida pelo estado, que vem a servir de modelo para as iniciativas municipais.

O culto a personagens políticos estreita relação entre museus e poder, museus municipais e poder local, e aponta para uma tendência observada por Ulpiano em relação aos

museus históricos, “de coletar peças de caráter histórico-factual, fetichizadas pela vinculação a um ‘episódio’ ou ‘figura’ de ‘nossa História’ ou qualificados pelo interesse formal ou por qualquer indício de ‘excepcionalidade’” (MENESES, 1985, p. 200).

Esse pensamento tradicional, que influenciou a formação das coleções dos museus históricos (MENESES, 1985), é observado nos MHP e orientou a formação de coleções dos museus municipais no interior do estado de São Paulo. As menções a figuras da república e do antigo império brasileiro são prática recorrente até hoje, presentes nas estações museu do interior do estado de São Paulo, vide o caráter personalista – quer seja a partir da ideia de patrono, quer seja de homenageado – que prevalece na maioria dos nomes dos museus.

O processo de transição da política estadual de museus em São Paulo - de implantação dos MHP - para a municipalização dos museus estatais durou cerca de trinta anos, tendo início no final dos anos 70 com apontamentos realizados por Waldisa Russio Carmargo Guarnieri que apontaram a necessidade de realização de um “diagnóstico amplo das instituições museológicas do interior e da capital” (ÁVILA, 2014, p. 173), o que ganha força, nos anos 80, com a redemocratização do país e a criação do Sistema Estadual de Museus, em 1986.

O SISEM, tem dentre seus objetivos principais, publicados via Decreto<sup>40</sup>, em seu artigo segundo, item IV “promover a adoção de medidas visando à gradual municipalização de museus estaduais localizados no interior do Estado”. Logo, é estabelecida enquanto política pública nos anos 90, consolidando-se principalmente nos anos 2000 com a abertura e conclusão da maioria dos processos de municipalização<sup>41</sup> após muitas idas e vindas.

Inaugurados ambos em 1988, pelos respectivos municípios (Barra Bonita e Colina), o Museu Municipal Luiz Saffi e o Museu Municipal de Colina, dentre as estações museu, marcam o início de uma nova orientação político cultural voltada para os municípios e as políticas públicas locais. Entretanto, essa transição está apenas em sua fase inicial e, portanto, o que vemos são dois museus municipais de tipologia histórica que em muito se assemelham aos MHP e em sua concepção museológica.

Em funcionamento até os dias atuais, a requalificação da estação do MHM Luiz Saffi difere em relação ao Museu Municipal de Colina especialmente em relação à ocupação do edifício e à preservação do entorno.

---

<sup>40</sup> Decreto 24.634 de 13/01/1986 que institui o Sistema de Museus do Estado de São Paulo. Disponível em < <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1986/decreto-24634-13.01.1986.html>>. Acesso em 26 de ago. de 2019.

<sup>41</sup> Ver Ávila (2014).

Se de um lado observamos Barra Bonita inaugurar seu museu vinte e dois anos após o fechamento da estação, a estação de Colina<sup>42</sup>, por sua vez, manteve-se operacional, inclusive para passageiros, durante um período considerável após a inauguração do museu, que a princípio ocupava apenas uma parte da estação.

No entorno da estação museu de Barra Bonita, já não é possível identificar estruturas adjacentes que remontam à função original do edifício, os trilhos foram retirados, uma praça foi edificada e os armazéns demolidos.

Os acervos são constituídos majoritariamente por doações de munícipes onde se observa objetos do mundo do trabalho e do cotidiano, além de acervo iconográfico.

Portanto, não é mera coincidência que vejamos um acervo semelhante ao exposto em diferentes museus uma vez que existe todo um aparato que orienta essas “escolhas”, ou seja, a política de acervos, ainda sob forte influência dos MHP.

**Figura 33 - A estação de Barra Bonita, vista aérea.**



Fonte : Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em  
<<http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/barrabonita.htm>>. Acesso em 26/08/2019.

A estação de Colina, por sua vez, manteve-se operacional por um período muito mais longo que Barra Bonita, com as linhas duplas de 1,60m, armazéns, a passarela elevada para pedestres em estrutura metálica e algumas residências de funcionários. O museu passou por várias administrações e atualmente ocupa praticamente todo o edifício da estação, que também já abrigou outros órgãos públicos além do museu.

Cabe lembrar que, nesse período, as estações de Barra Bonita e Colina integravam a malha ferroviária pública estatal pertencente à Ferrovia Paulista Sociedade Anônima, após encampação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro pelo Estado <sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> Ver apêndices.

<sup>43</sup> Ver Relatórios da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1962, 1963, 1964, 1970.



Apesar das diferentes trajetórias, ambos os museus sofrem influência das mesmas bases museológicas que influenciaram os MHP, porém, agora, o movimento para implantação do museu, partia do município.

Recentemente, depois do museu de Colina permanecer fechado para reforma, reinaugura suas instalações. Segue uma descrição do espaço expositivo divulgado no endereço virtual da prefeitura municipal de Colina<sup>44</sup>.

Na segunda sala, à esquerda, encontram-se objetos e móveis da Maternidade “Alice Dias” da década de 1950; receituário médico do Dr. Manoel Palomino Fernandes do ano de 1965; utensílios da Pharmácia Santa Izabel que pertenceram ao Sr. Fioravante Caldana, farmacêutico por 57 anos em Colina; a galeria de fotos com todos os Prefeitos de Colina; objetos, vestimentas e a Bandeira Nacional usados na 2ª Guerra Mundial pelos combatentes colinenses Ângelo Zardine e Roberto Marcondes; objetos de soldados que participaram da Revolução Constitucionalista de 1932; objetos da primeira Casa Bancária de Colina; cédulas e moedas antigas; o Projeto Arquitetônico original da Ponte Alice Dias e a foto da sua construção na década de 1930; um armário com diversas objetos raros que datam do século XIX entre outros períodos do século XX, pertencentes a famílias colinenses; a cadeira de balanço da matriarca D. Ignácia Junqueira de Toledo; o livro caixa da Casa Comercial São Nicolau de secos e molhados; implementos agrícolas das décadas de 1930 e 1940 usados no processo de plantação, torrefação e moagem do café; o lavabo com espelho de cristal que pertenceu ao mobiliário da Fazenda Onça; utensílios domésticos que remontam aos costumes familiares antigos e aparelhos de telefone das décadas de 1940 e 1950. (COLINA, 2019)<sup>45</sup>

Narrativas como esta, onde mobiliário, ferramentas de trabalho e antiguidades variadas se misturam com símbolos nacionais, além de registros iconográficos compostos por imagens da cidade, e uma galeria de cidadãos “notáveis” – ex-prefeitos, governadores, cidadãos beneméritos - são recorrentes nos museu históricos das cidades do interior do estado e reverberam nas estações museu, especialmente naquelas criadas até a década de 1990.

<sup>44</sup> Fonte: Prefeitura Municipal de Colina. Disponível em < [https://www.colina.sp.gov.br/index.php?xvar=mostra&id\\_grupo=27](https://www.colina.sp.gov.br/index.php?xvar=mostra&id_grupo=27)>. Acesso em 26 de ago. de 2019.

<sup>45</sup> Disponível em < [https://www.colina.sp.gov.br/index.php?xvar=mostra&id\\_grupo=27](https://www.colina.sp.gov.br/index.php?xvar=mostra&id_grupo=27)>. Acesso em 10 de jun de. 2019.

Por outro lado, “o movimento teórico conhecido como “Nova Museologia”<sup>46</sup> tornou-se mais influente, reiterando a crítica aos antigos discursos históricos e oficiais, bem como à sacralização dos objetos”. (SANTOS, 2011.p. 194)

Diante disso, as exposições temporárias contribuem em grande parte com a dinamização dos museus no interior, inserindo novos temas e narrativas e fomentando a visitação pública.

Por sua vez, o SISEM, enquanto sistema estadual, é um dos maiores proponentes de exposições de curta duração para os museus do interior do estado, uma vez que tem como uma de suas quatro linhas de ações principais a “comunicação, incluindo ações como exposições e publicações”(MIZUKAMI, 2014, p.95).

Portanto, ainda que os municípios tenham adquirido maior autonomia, o estado se faz presente em vários aspectos e suas ações tem impacto direto nos museus municipais – dentre eles as estações museu.

**Figura 34 - Exposição do Museu Municipal de Colina**



Fonte: Júlio César Gonçalves, "Biguri". Outubro de 2017.

<sup>46</sup> O Movimento Internacional da Nova Museologia (MINOM), que se organizou na década de 1980 a partir dos flancos abertos no corpo da museologia clássica nos anos 1970 e um pouco por todo o mundo, viria também configurar um novo conjunto de forças capazes de dilatar, ao mesmo tempo, o campo museal e a paisagem patrimonial.( IBRAM, 2010, p.24) . Disponível em < [https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2011/04/relato\\_gestao.pdf](https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2011/04/relato_gestao.pdf)> Acesso em 10 de jun de. 2019.

**Figura 35 - Interior do Museu Municipal Luiz Saffi**



Fonte: Google imagens . Acesso em 09/2019

## **2.4 Consolidação das municipalizações: a década de 1990**

Nos anos 90, temos duas requalificações de estações em museu. A primeira foi a estação de Pirassununga, com o MHP Dr. Fernando Costa, inaugurado pelo estado em 1986. Pouco tempo depois o museu foi transferido para a estação (1992) e, tratando-se de um museu estatal, é incluído no programa de municipalização, cujo processo não concluído culmina com o fechamento do museu 2005 <sup>47</sup>. A antiga estação de Pirassununga, atualmente abriga a rodoviária da cidade.

A segunda estação museu inaugurada nos anos 90 é a de Valinhos e trata-se, dessa vez, de uma iniciativa do próprio município. Apesar de inaugurado em 1993, sua coleção em exposição mantém muitas semelhanças com o acervo dos MHP, apontando reflexos do que Ulpiano Meneses (1994) identifica como uma linha museológica tradicional que moldou as instituições do estado por décadas.

Seguindo a ideia de patrono, o Museu Municipal Fotógrafo Haroldo Ângelo Pazinato dedica seu nome ao fotógrafo homônimo, natural da cidade. A exposição museológica contempla o acervo iconográfico produzido pelo fotógrafo que dá nome ao museu e que dedicou parte de sua trajetória a registrar imagens da cidade.

Além disso, objetos cotidianos ladeados por ferramentas de trabalho e algumas maquetes foram selecionados para representar a história da cidade. Objetos que contribuem para a inteligibilidade do mundo real e que foram intencionalmente selecionados para tal papel.

---

<sup>47</sup> Ver Ávila, 2014, quadro 09 p.101.

Com efeito o artefato neutro, asséptico é ilusão pelas múltiplas malhas de mediações internas e externas que o envolvem, no museu, desde os processos, sistemas e motivos de seleção (na coleta, nas diversificadas utilizações, passando pelas classificações, arranjos, combinações e disposições que tecem a exposição, até o caldo de cultura, os expectativas e valores dos visitantes e os referenciais dos meios de comunicação de massa, a *doxa* e os critérios epistemológicos na moda, sem esquecer aqueles das instituições que atuam na área, etc.etc. (MENESES, 1994, p.20).

Na estação museu de Valinhos, os objetos de uso cotidiano, ferramentas de trabalho, misturam-se aos elementos da ferrovia e do mundo trabalho, além de objetos selecionados pela sua excentricidade ou excepcionalidade. O museu transita entre uma narrativa oficial e a diversidade da nova museologia.

Porém, se por um lado sua sala expositiva em memória da cidade nos remete aos museus estatais (MHP), a coleção do fotógrafo Haroldo Pazinato traz o olhar do artista sobre a cidade de Valinhos, escapando às narrativas oficiais e contribuindo para o processo de construção da identidade local.

Ao relacionarmos as requalificações de estações à questão ferroviária, é possível compreender o momento de instabilidade por qual passam as ferrovias estaduais na década de 1990. Incluídas no Programa de Desestatização<sup>48</sup>, as ferrovias seriam privatizadas pouco tempo depois e o tráfego de passageiros encerrado por completo. Entretanto, até muito perto do final dos anos 1990 a situação das estações ainda não estava definida.

**Figura 36 - Interior da exposição do Museu Municipal Fotógrafo Haroldo Ângelo Pazinato**



Fonte: Acervo Haroldo Pazinato .<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Ver Decreto n. 473 de 10 de março de 1992. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D0473.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm)> Acesso em: 30/09/2019.

<sup>49</sup> Disponível em < <http://www.acervoharoldopazinatto.com.br/p/em-240515-foi-inaugurada-sala-da.html>>. Acesso em 17 de ago. de 2019.

As duas estações museu criadas na década de 1990 enquadram-se em diferentes situações, primeiramente temos o caso de Pirassununga onde o momento de transferência da estação coincide com o fechamento da estação ao tráfego e Valinhos, que inaugura o museu com a estação em funcionamento, inclusive para o embarque de passageiros.

Enquanto o MHP Dr. Fernando Costa é fechado poucos anos depois de sua transferência, o Museu Municipal Fotógrafo Haroldo Ângelo Pazinato, em Valinhos, de iniciativa do próprio município é inaugurado na estação e lá permanece, o que reforça a ideia de que as iniciativas municipais tendem a ser mais significativas em relação a comunidade local, corroborando com a permanência do museu na estação.

Os processos de municipalização em curso são concluídos parcialmente, segundo pesquisa desenvolvida por Ávila, devido à perenidade das ações desencadeadas por questões políticas, que sofriam idas e vindas nas relações entre estado e municípios:

[...] pois embora em inúmeras ocasiões houvesse interesse dos profissionais do SISEM e DEMA em desenvolver ações por meio de parcerias com os municípios, em muitos casos não se conseguia o respaldo dos gestores locais. Em outras ocasiões, a situação se invertia (ÁVILA, 2014, p. 81).

Ou seja, a postura hegemônica do Estado na implantação dos museus – MHP - nem sempre estabeleceu uma relação de identidade com a comunidade em que os museus foram criados, uma vez que a orientação política estatal prevalecia e moldava as ações dos museus vinculados ao estado.

As estações museu – majoritariamente municipais e de tipologia histórica - precisaram romper a linha tradicional que se instalou nos museus históricos através do culto ao passado e trazer para o museu os debates contemporâneos, uma vez que, mesmo a memória reivindicada pelos museus também se opera e se constrói no presente, através de um processo de permanente construção e reconstrução (MENESES, 1992. p. 10).

Por fim, a municipalização permitirá que o Estado, através do Departamento de Museus e Arquivos, amplie e redirecione a sua linha de ação. De órgão hoje mantenedor, o Estado passará a ser o articulador atendendo não mais 50 museus. Poderá, através do estabelecimento de convênios, dar assistência técnica de

---

maneira eficaz para o desenvolvimento dos museus no Estado de São Paulo (CRUZ in ÁVILA, 2014, p. 91).

Portanto, da década de 1990 em diante, o estado, através do SISEM, finalmente cede espaço às iniciativas locais, para gestão dos museus, porém, sem abrir mão de sua influência. O estado deixa de ser o mantenedor dos museus e passa a focar nas ações de articulação e fomento.

O custo de manutenção dos museus municipalizados é repassado aos municípios, que passam a administrar esses acervos e ficam responsáveis pelo funcionamento das instituições, no que cerne a manutenção física e organizacional dos museus municipalizados.

Depois de um longo processo de interiorização dos museus que acompanha a evolução da presença estatal no território paulista, o estado volta suas ações para a capital: possui atualmente 18 museus<sup>50</sup>, 14 deles localizados na capital e apenas 04 no interior.

Portanto, o museu municipal na estação de Valinhos marca o início das iniciativas municipais em estações museu após implantação e consolidação de mudanças na política estadual a partir da criação do Sistema de Museus do Estado de São Paulo.

A estação de Valinhos passou por diversos processos de reforma que descaracterizaram o edifício, especialmente seu galpão lateral, exemplar da arquitetura do ferro. Beatriz Kühl descreve processos de reforma da estação:

Em Valinhos, por sua vez, a Prefeitura obteve autorização da FEPASA para utilizar o edifício. Não existe nenhuma proteção efetiva para a estação. Na versão inicial do Plano Diretor para a cidade, elaborada pelo Departamento de Planejamento da Prefeitura, era prevista a criação de um Centro Histórico. A cidade estava em entendimento com a Fepasa para poder instalar no prédio o Departamento de Artes Plásticas da Casa da Cultura, cujo projeto datava de agosto de 1989. Conseguiram autorização da companhia e obras foram executadas na estação (KÜHL, 1998, p. 315).

É interessante verificar que no livro, KÜHL não faz nenhuma menção ao museu na estação de Valinhos, mesmo este ocupando a estação desde 1993, demonstrando que leva-se um tempo até que o museu seja reconhecido e apropriado pela sociedade.

O Museu Municipal Fotógrafo Haroldo Ângelo Pazinato mantém um acervo, promove eventos, exposições de curta duração, visitas educativas, portanto configura-se e se

---

<sup>50</sup> Fonte: <<https://www.sisemsp.org.br/museus-da-sec/>> Acesso em 17 de ago. de 2019.

enquadra nas definições e funções atribuídas aos museus enquanto “instituição permanente, dotada de quadros funcionais estáveis, com acervos abertos ao público, para finalidades de estudo, pesquisa, educação, fruição e deleite” (SISEM, 1986).

O acervo em exposição é constituído especialmente por doações de munícipes e não muito se distancia de coleções formadas pelos museus estatais no interior. São objetos que trazem a dimensão cotidiana, social e do trabalho e que contribuem para a inteligibilidade do mundo real, de modo que foram intencionalmente selecionados para tal papel.

Ulpiano faz a seguinte ponderação acerca do que seria a função de um museu de cidade, ou seja, museu municipal, ao refletir sobre a proposta de criação de um museu para a cidade de São Paulo.

Em todos os casos, o objeto do museu é o que a cidade é, enquanto fenômeno que a análise científica recupera e interpreta. Isto significa, entre outras consequências, que não se pode excluir a cidade de hoje, a qual, por sua vez, só é inteligível dentro de uma perspectiva histórica (MENESES, 1985, p. 200).

Criado sob um contexto onde prevalecem as iniciativas municipais já sob uma orientação política democrática o Museu Municipal Fotógrafo Haroldo Ângelo Pazinato carrega mais influências da gestão democrática e de novas bases museológicas se comparado as estações museu criadas nos anos 80.

É também na década de 1990 que o eixo temático museus e comunidade começa a ganhar força e aparece como tema da 17ª Conferência Geral do ICOM <sup>51</sup>. Portanto, se os municípios passam a ter mais autonomia, através das municipalizações e do fortalecimento da construção de museus no âmbito municipal, a sociedade por sua vez também passa a ter mais espaço dentro dos museus com o processo de redemocratização do país.

Propõe-se assim uma nova ação museológica, capaz de alterar a visão tradicional de museus num país como o Brasil, no qual a identidade reside exatamente na diversidade cultural, considerando-se que o corpus teórico de uma disciplina modifica-se na sua relação dialética com a realidade. (ICOM-Brasil, 1995)

A presença de símbolos nacionais, condecorações e fotos de “cidadãos notáveis” são reduzidas, dando espaço muito mais às questões que àquelas relacionadas à história do Brasil.

---

<sup>51</sup> Conferência realizada entre os dias 1-7 de julho de 1995 em Stavanger, Noruega.

**Figura 37 - Visitantes no Museu Municipal Haroldo Pazinato**



Fonte: Ar2 Comunicação e Evento

O espaço expositivo interno do museu acaba tendo um caráter de longa duração enquanto a área externa, através do túnel, recebe diferentes exposições. De certo modo, isso nos induz a pensar acerca do caráter conservador e tradicional das instituições museais, em contraposição à rua, como elemento instável e passível de maiores intervenções.

Se por um lado as estações haviam sido pontos de encontro e convergências, as desativações das estações e do ramal ferroviário impactam diretamente a dinâmica das cidades. Sobre a malha ferroviária, Nelson Brissac Peixoto diz que:

São como um corte que desagrega todo o desenho urbano da área, que rompe sua homogeneidade e continuidade, levando-o ao colapso. É um buraco negro, um vazio que se abre e engole a cidade. Uma “arquitetura antrópica”: um processo dinâmico de desorganização do tecido urbano (idem, 2012. p. 111).

Logo, possibilitar o uso desses espaços – estações e adjacências – é fundamental para a reorganização do espaço urbano e assegurar o caráter público daquele território. Assim, a requalificação do uso das estações em museu é uma possibilidades de ocupação em caráter permanente ou de longo prazo.

Além da estação museu, o túnel de pedestre, nas adjacências da estação de Valinhos, atualmente funciona como uma espécie de galeria histórica que narra aos transeuntes, através de algumas vistas seculares da cidade, ampliadas em painéis já um pouco gastos pelo tempo, a formação da cidade, mas que também funciona como espaço expositivo em alguns eventos promovidos pelo município em parceria com iniciativas locais.



**Figura 38 - Passagem subterrânea de pedestres, estação de Valinhos, exposição<sup>52</sup>**



Fonte: Ocupe. Arte: Valinhos

## 2.5 Estações museu e os anos 2000

É a partir dos anos 2000 que observamos o aumento significativo no número de requalificações de estações em museu no interior do estado de São Paulo. Esse movimento se intensifica no momento em que o estado deixa de operar as linhas férreas, fechando grande parte das estações e encerrando por completo o tráfego de passageiros nas linhas que se estendem para além da região metropolitana de São Paulo.

É fato que o fim das atividades ferroviárias estatais é gradual, porém, é acelerado na medida em que o transporte individual e rodoviário prevalecem em relação à estrada de ferro e abrupto com o encerramento das atividades da RFFSA<sup>53</sup>, mediante decreto.

<sup>52</sup> Com produção do Ocupe.Arte:Valinhos e curadoria de Genivaldo Amorim, Marcel Pazinato e Tomás Cajueiro, a exposição “passagem || passantes”, tomou para si desde o último sábado o túnel de pedestres localizado próximo à estação ferroviária e que liga o centro à Vila Santana. A nova exposição, que apresenta reproduções de obras de 16 artistas de várias cidades, estados e até do exterior, substituiu a exposição fotográfica que estava exposta lá há mais de um ano. Assim “passagem || passantes” vem para dar prosseguimento a ideia inicial anunciada na inauguração do espaço, quando foi anunciado que a cada dois meses seria montada uma nova exposição no local, promessa que não foi cumprida, nem pela gestão anterior, nem pela atual. Disponível em < <https://pedefigo.com/ocupe-arte-valinhos-faz-exposicao-no-tunel-da-vila-santana/>> Acesso em 26 de ago. de 2019.

<sup>53</sup> A RFFSA foi dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004. Disponível em < <https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acesso em 07 de set. de 2019.

Contribuíram também para a requalificação das estações em museu a publicação do Estatuto das Cidades<sup>54</sup>, que deu maior autonomia aos municípios para elaborar e gerenciar seus planos e metas, inclusive em relação ao museus e a carta de Nizhny Tagil<sup>55</sup>, de 2003, que aborda questões relacionadas ao conceito de preservação do patrimônio industrial<sup>56</sup>. A discussão que precedeu a tessitura da carta tratava do patrimônio industrial e, nesse espectro, podemos incluir as estações ferroviárias.

O patrimônio industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais. (CARTA de Nizhny Tagil, 2003)<sup>57</sup>.

Ou seja, é importante considerar as estações museu dentro de um contexto amplo, de centenas de estações, armazéns e oficinas, além de milhares de quilômetros de linhas férreas por onde transitaram milhões de passageiros e bilhões de toneladas dos mais diversos produtos. Cada estação representa uma pequena fração dentro do sistema de organização capitalista.

A publicação do Estatuto de Cidades, em 2001, que institui a elaboração de um documento de planejamento estratégico, o Plano Diretor, contribui para autonomia e planejamento das cidades observando seus diversos âmbitos e segmentos; desse modo, identificamos nesses documentos menções a algumas estações museu, ora ligadas à preservação do patrimônio, ora relacionando-as ao turismo.

Por fim, a Lei Federal 11.483, de 31 de maio de 2007, que trata do espólio da antiga RFFSA afirma que

Atribuiu ao Iphan a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal AS (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA,

<sup>54</sup> Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm)> Acesso em 08/09/2019

<sup>55</sup> A carta dispõe sobre o patrimônio industrial, elaborada pelo TICCIIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial) foi publicada em 2003 a tradução é da responsabilidade da APPI – Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial. Disponível em < <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>> Acesso em 07 de set. de 2019.

<sup>56</sup> A carta dispõe sobre o patrimônio industrial, elaborada pelo TICCIIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial) foi publicada em 2003 a tradução é da responsabilidade da APPI – Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial. Disponível em < <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>> Acesso em 07 de set. de 2019.

<sup>57</sup> Disponível em <<https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>> Acesso em 09 de set. de 2019.

quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural. (BRASIL, 2007)<sup>58</sup>

Publicada cinco anos após o encerramento das atividades da RFFSA, o decreto atribuiu ao IPHAN a responsabilidade para administrar os bens de valor artístico, histórico e cultural sem apontar quais bens seriam esses, ou seja, além de vago, o decreto sobre quais seriam esses bens só é publicado anos após o encerramento das atividades da RFFSA<sup>59</sup>. Portanto, as tramitações para uso das estações requalificadas em museu, após os anos 2000, aconteceram de forma heterogênea a partir de iniciativas políticas locais para uso do edifício da estação.

**Figura 39- Estação de Santo Anastácio, antigo Museu Histórico Cultural João Carlos Fairbanks**



Fonte: Google imagens. Dezembro de 2018.

As primeiras estações requalificadas em museu durante a primeira década do século XXI são: Indaiatuba (2004), Batatais, Chavantes e Santo Anastácio (2005); Assis e São Paulo (2006) e São Simão e Araraquara (2008). Alguns museus já existentes foram transferidos para as estações: **Assis** (Museu Ferroviário Agenor Francisco Felizardo), criado em 2000 e transferido para a estação em 2006; **Batatais** (MHP Washington Luís), criado em 1956 e transferido em 2005; **Chavantes** (Museu Municipal de Chavantes), criado em 1983 e transferido em 2005. É também desse período a criação do Museu da Língua Portuguesa, na estação da Luz em São Paulo.

Algumas estações museu permanecem com linhas operacionais para cargas atualmente: Araraquara, São Carlos e Valinhos. Entretanto, o tráfego de passageiros se

<sup>58</sup> Portal do IPHAN. Disponível em <portal.iphan.gov.br> Acesso em 07 de set. de 2019.

<sup>59</sup> A RFFSA incorporou as empresas ferroviárias estatais para sua posterior concessão a iniciativa privada, ou seja, ela era a responsável pela administração das estações por todo o estado no momento da transição – do encerramento das atividades da Fepasa e sua posterior concessão a iniciativa privada.

encerra no início dos anos 2000 e as centenas de estações existentes por todo o estado são desativadas.

A tipologia ferroviária finalmente aparece dentre as estações museu, o que anteriormente não ocorria. Apesar de outros museus ferroviários já existirem em outras edificações adjacentes das antigas companhias ferroviárias<sup>60</sup>, como o Museu de Sorocaba, inaugurado em 1997 em uma antiga casa de funcionário<sup>61</sup>, ou o Museu da Companhia Paulista, em uma das antigas oficinas da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, em 1979, as estações museu de tipologia ferroviária são inaugurados a partir dos anos 2000.

Uma vez que não foram identificados outros museus ferroviários funcionando em estação antes desse período (anos 2000), é possível compreender as estações museu de tipologia ferroviária como uma reação da sociedade ao fechamento das estações, ou ainda como uma alternativa para preservação do edifício e uma forma de manter sua relação com sua função original.

Com a consequente diminuição do investimento estatal tanto na criação de novos museus como nas ferrovias, as estações passam cada vez mais a ser alvo de disputas territoriais dentro do contexto urbano e sofrem constantemente ameaças de demolição e descaracterização, além dos diversos casos de abandono.

Por isso, as estações museu são também espaços de resistência uma vez que lutam contra forças que agem em prol do apagamento do passado para garantir novos tipos de exploração do território da cidade.

Portanto, as mudanças que observamos nos anos 2000 vêm sendo construídas ao longo do tempo e foram potencializadas pela dimensão imaterial do patrimônio, o que também inclui uma maior participação social, contribuindo para a diversidade e a pluralidade.

Além dos procedimentos tradicionais de preservação dos edifícios, como o tombamento, criar um museu em uma estação é uma forma de potencializar e diversificar a utilização e permanência do espaço público.

Logo, as estações museu são espaços fomentadores da cultura no contexto urbano pois abrem a possibilidade de dialogar com a sociedade através da diversidade, que deve ser intrínseca às instituições culturais.

O Museu de Indaiatuba, inaugurado juntamente com a conclusão da reforma da estação é a primeira estação requalificada nos anos 2000. Inaugurado em 2004, trata-se de uma iniciativa municipal.

---

<sup>60</sup> Ver Museu Da Companhia Paulista, Museu Disponível em [museusferroviarios.net](http://museusferroviarios.net)

<sup>61</sup> Ver <<http://museusferroviarios.net.br/museus-ferroviarios/museu-sorocaba/>> Acesso em 07 de set. de 2019.

**Figura 40 - Museu Ferroviário na estação de Indaiatuba**



Fonte: foto Juliana Wolff.

Conta com aproximadamente 500 objetos em seu acervo, todos identificados e registrados. Conta também com instalações de ferromodelismo em escala HO, onde as composições fazem percurso na parte interna e externa do mesmo. O Museu Ferroviário recebe em média 7 mil visitas ao ano, entre moradores de Indaiatuba, de outras cidades, estados e também de países. Sendo atualmente considerado ponto de referência em nível estadual e nacional. Também está incluído no circuito de visitas dos projetos “Colhendo Frutos com o Turismo” e “Passeios da Memória”, realizados pelo departamento de turismo da cidade de Indaiatuba. Outro dado que merece destaque é o grande número de visitas de caráter histórico e pedagógico, uma vez que essas visitas são feitas por grupos escolares, vindo de diversas escolas de nossa cidade, tanto municipais, estaduais e particulares, onde são acompanhadas por monitores e palestras referentes a Preservação do Patrimônio Histórico, importância das ferrovias na nossa história e a criação do Museu Ferroviário. (FIEC, 2019).

É possível identificar nesse momento uma maior importância atribuída aos edifícios remanescentes dos processos industriais por parte dos municípios, que reconhecem em suas estações referências importantes para a história e memória da cidade ao eleger as estações como sede para museus novos ou já existentes, uma vez que o museu representa uma ideia de permanência.

A estação museu de Indaiatuba coletou acervo através de doações, ou seja, apesar de localizada em uma estação, os objetos não eram originais da estação e foram doados. Além da própria obsolescência dos objetos relativos à ferrovia, que perdiam seu uso em função de novas tecnologias e eram descartados; durante o longo período em que permaneceram fechadas ou sem definição de guarda, as estações foram paulatinamente saqueadas e os

objetos, tais como ferramentas de trabalho, equipamentos de controle de tráfego e telefonia, mobiliário, placas de sinalização e documentos foram desaparecendo. Desse modo, nem todos os objetos pertenciam àquele local originalmente.

Fruto do processo de privatização, o descaso com os projetos de preservação do patrimônio, o impactam, geram vazios e ausências. É recorrente entrevistados manifestarem questões sobre esses momentos, assim como abordam o fato da não contemplação de uma política de preservação no período de liquidação da RFFSA tenha acelerado o cenário de abandono (BEMVENUTI, 2016, p. 77).

As transferências de museus já existentes para estação somente ocorrem a partir dos anos 2000, com exceção de Pirassununga, criado em 1958 e fechado em 1992, após um processo de municipalização inconcluso.

Portanto, o início dos anos 2000 traz uma diversificação na tipologia e na ocupação das estações museu com o início das transferências de museus já existentes para as estações e o aumento de ações que visavam a preservação do espólio remanescente da ferrovia não incluso nos processos de privatização através da publicação da Lei Federal 11.483.

É também a partir dos anos 2000 que são realizados por parte do CONDEPHAAT<sup>62</sup>, a maior parte dos tombamentos de estação e conjuntos ferroviários.

## **2.6 Estações museu e o estatuto de museus, 2009-2019**

Com a publicação do estatuto de museus, em 14 de janeiro de 2009, os museus passam a ter um documento que regulamenta nacionalmente a função, organização e funcionamento dos museus no Brasil. A Lei federal 11.904 estabelece os princípios fundamentais dos museus de modo que estes devem valorizar a dignidade humana, promover a cidadania, o cumprimento da função social, a valorização e preservação do patrimônio cultural e ambiental, a universalização do acesso, o respeito, e a valorização da diversidade cultural e o intercâmbio institucional.

O Estatuto estabelece o Plano Museológico como ferramenta base para o planejamento das instituições. Porém, poucos são os museus que se adequaram às questões legais necessárias apontadas em documento federal.

Além disso, o Plano Nacional de Cultura, publicado em 2010 elegeu como questões prioritárias a valorização da diversidade étnica e regional e a democratização do acesso aos

<sup>62</sup> Ver <http://condephaat.sp.gov.br/> > Acesso em 30 de set. de 2019.

bens culturais. “Houve, no período entre 2003 e 2014 um crescimento em números dos museus, a mudança no conceito de museus estáticos, para museus dinâmicos e a inclusão da sociedade dentro do espaço museal” (RAFAEL, 2017, p. 43).

Dentro desse escopo é que surgem as estações museu <sup>63</sup> de Araraquara (2011), Santa Cruz do Rio Pardo (2011), São Carlos (2012), além das transferências do Museu Histórico Cultural Professor Honório de Souza Carneiro para a estação de Santa Fé do Sul, em 2011, o Museu Histórico Arqueológico de Peruíbe, transferido para a estação em 2014 e Museu dos Tropeiros e Museu da Fotografia, na estação de Tupã em 2018.

O Museu Ferroviário Francisco Aureliano de Araújo, em Araraquara, segue a tipologia das demais estações museus ferroviários localizados nas estações de Assis e Indaiatuba, entretanto, o grande diferencial deste museu é que as linhas da estação permanecem operacionais, ou seja, é possível acompanhar a movimentação dos trens de carga da plataforma da estação que também abriga semanalmente uma feira de produtores e artesãos locais.

Requalificada, a estação de Araraquara preserva a questão ferroviária através do museu e também da própria operação das linhas férreas, atraindo público para a estação.

A exposição mistura peças do acervo do museu e peças do acervo da ABPF,

O Museu Ferroviário, no saguão superior, conta com a Sala dos Ferroviários, Salão Principal e um auditório. Na Sala dos Ferroviários, com ante-sala, podem ser vistas fotos dos formandos da EFA, uniformes de ferroviários, além de uma foto gigante dos operários – com mais de 200 pessoas – na Oficina da EFA, em 1932, em Araraquara. Nesta sala também há uma TV que circula imagens da EFA e da Cia. Paulista. (SISEM, 2014)<sup>64</sup>

Apesar das novas diretrizes trazidas com o Estatuto de Museus e as novas reflexões propostas pela museologia nos anos 2000, alguns elementos como a “Revolução de 1932” e o destaque a doadores do acervo seguem presentes na exposição e apontam para resquícios da política cultural do estado entre 1930 e 1970, que ainda permanecem.

---

<sup>63</sup> Ver apêndices.

<sup>64</sup> Disponível em < <https://www.sisemsp.org.br/museus-tematicos-de-araraquara-sao-opcao-para-as-ferias/>>. Acesso em 10 de set. de 2019.

**Figura 41 - Museu Ferroviário Francisco Aureliano de Araújo**



Fonte: foto da autora. Julho 2017

**Figura 42 - Detalhe da exposição do museu Ferroviário na estação de Araraquara**



Fonte: foto da autora. Julho 2017

Na sequência das estações museus criadas após a publicação do estatuto de museus, o Museu Histórico Pedagógico Ernesto Bertoldi, inaugurado em 2011, destoa dos demais inaugurados nos anos dois mil, já que, mais de trinta anos após o término da política estatal de museus – que instalou os MHP –, faz uso da mesma nomenclatura utilizada trinta anos antes para identificar uma tipologia de museu que incorporava o projeto político cultural – a rede de museus histórico pedagógicos - de São Paulo. O museu é inaugurado em 2011, juntamente com a conclusão das obras de restauro da estação e possui acervo audiovisual<sup>65</sup> de caráter municipal.

Já o Museu Histórico Cultural Professor Honório de Souza Carneiro foi transferido para a estação de Santa Fé do Sul em 2011. Este museu, de iniciativa municipal, é transferido anos após o fechamento da estação e, atualmente, abriga também a Secretaria de Cultura do Município.

Por sua vez, o Museu de São Carlos passa por um processo diferente de ocupação e é renomeado<sup>66</sup> em 2012. Criado como MHP Cerqueira César, decide-se pela extinção da nomenclatura MHP e, após a municipalização do acervo, o museu passa a se chamar Museu São Carlos.

Há divergências em relação à data de transferência/criação do museu na estação. Em questionário respondido para esta pesquisa, foi informada a data de 1992, entretanto, a data de criação do museu com a nomenclatura atual é de 2012.

<sup>65</sup> Informações obtidas através do Plano Municipal de Turismo de Santa Cruz do Rio Pardo. Disponível em < <http://www.santacruzdorioripardo.sp.gov.br/assets/uploads/files/Plano%20de%20Municipal%20do%20Turismo%20-%20SCRParo.pdf>> Acesso em 10 de set. de 2019.

<sup>66</sup> Disponível em < <https://www.promemoria.saocarlos.sp.gov.br/acervo-files/legislacao/leidecriacao-museudesaoCarlos.pdf>> Acesso em 10 de set. de 2019.



O Museu São Carlos, atualmente, possui um acervo de mais de cinco mil itens, catalogados e divididos por subcategorias<sup>67</sup>. Ocupa parte do edifício principal da estação e o pátio continua operacional para trens de cargas. O museu promove exposições temporárias e realiza intervenções na gare da estação. Nas adjacências também foi edificado um parque/jardim e há uma locomotiva a vapor em exposição na gare<sup>68</sup>.

Ainda que persista na exposição resquícios da escrita oficial: imaginário a respeito da figura do imperador e objetos relacionados à memória imperial, a exposição “Somos esporte – São Carlos e a história das práticas do corpo”<sup>69</sup> - em cartaz no museu- traz as perspectivas da nova museologia, de um museu que dialoga com a comunidade e apresenta narrativas plurais.

**Figura 43 - Exposição Museu de São Carlos**



Fonte: Foto da autora, julho 2017

**Figura 434 - Replica de carruagem**



Fonte: Foto da autora, julho 2017

Desse modo, as grandes narrativas nacionais, característica dos museus brasileiros no início do século XX, gradualmente perdem sua influência, dando lugar a narrativas locais através da criação de acervos municipais, da municipalização dos museus estaduais e da criação de museus municipais por iniciativa dos próprios municípios.

<sup>67</sup> Ver política de acervo, disponível em < <https://www.promemoria.saocarlos.sp.gov.br/acervo-files/legislacao/politica-acervo.pdf>> Acesso em 10 de set. de 2019.

<sup>68</sup> Estrutura metálica de cobertura da plataforma da estação.

<sup>69</sup> Ver Fundação Pro Memória de São Carlos . Disponível em < [https://www.promemoria.saocarlos.sp.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=62&Itemid=140](https://www.promemoria.saocarlos.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid=140)> acesso em 10 de set. de 2019.

**Figura 44 – Detalhe da exposição " Somos Esporte"**



Fonte: foto da autora, julho 2017.

Conceitos como o de civilização e de globalização também permeiem algumas estações museu, que de alguma maneira tentam estabelecer diálogos com questões que extrapolam a questão local. A exemplo da exposição em cartaz na estação Museu de São Carlos.

“Somos esporte: São Carlos e a história das práticas do corpo” retrata a história das práticas do corpo na cidade de São Carlos e algumas das diferentes formas de interação da população são-carlense com elas. Partindo da história do esporte no Brasil atrelada a importantes acontecimentos políticos nacionais, faz uma abordagem do esporte desde as corridas de cavalo nos hipódromos no final do século XIX, até as práticas da atualidade. (FUNDAÇÃO PRÓ MEMÓRIA DE SÃO CARLOS)<sup>70</sup>

Inaugurada em 2016, mediante contexto da realização das Olimpíadas no Brasil a exposição parte de questão local, perpassa pelo contexto nacional e se vincula à questão global sob a temática olímpica.

Desse modo, apesar de persistirem elementos tradicionais na exposição, como a carruagem usada pelo imperador, essas tem se diluído abrindo espaço a diversidade e outras propostas museológicas.

<sup>70</sup> Disponível em <[saocarlos.sp.gov.br/index.php/cultura/115301-museu-sao-carlos.html](http://saocarlos.sp.gov.br/index.php/cultura/115301-museu-sao-carlos.html)> Acesso em 23de out de 2019.

Observamos hoje, no Brasil, uma criação de instituições e movimentos pautados na questão da alteridade, reforçada pela atual política nacional de museus, que tende a consolidar-se com o recém-criado Instituto Brasileiro de Museus. Nesse sentido, podemos constatar um significativo crescimento de instituições voltadas para a história, a memória e a identidade de diferentes grupos étnicos, comunidades, etc., assim como o aumento em número e diversidade dos museus de projetos direcionados a públicos específicos. (VASCONCELLOS in BRUNO, org., 2010, p.218)

O Museu Histórico Arqueológico de Peruíbe é um bom exemplo dessas instituições que se pautam na questão da alteridade. Criado em 2002, o museu foi transferido para a estação em 2014.

Trata-se de uma coleção arqueológica, coletada na região, e que constrói uma narrativa acerca da ocupação do território através de fragmentos materiais e narrativas plurais.

O Museu Arqueológico de Peruíbe é uma das estações museu que traz a diversidade cultural ao falar de diferentes povos, por meio dos fragmentos arqueológicos, que deram origem ao que constituiu a cidade de Peruíbe atualmente, através de uma linha temporal que compreende um longo período, de 8.000 a.C. até a ocupação urbana mais recente.

Aborda através do conhecimento científico a concepção do que seria a formação da cidade, abrangendo ocupações anteriores à organização administrativa de influência europeia por diferentes grupos étnicos.

A estação permaneceu fechada por alguns anos e foi reformada para abrigar o museu. As linhas férreas foram preservadas assim como algumas antigas casas de funcionários. Ainda que na exposição faça menção direta à ferrovia, a presença de elementos como as linhas férreas, a placa com o nome e a quilometragem da estação e outras edificações remanescentes evidenciam o uso anterior do edifício.

**Figura 45 - Exposição Museu Arqueológico de Peruíbe**



Fonte: foto da autora, julho 2018.

Desse modo, podemos situar a estação museu de Peruíbe como uma requalificação recente de um museu também jovem. A sua criação (em 2001) e transferência para estação (2014) estão contextualizadas dentro das perspectivas museológicas apontadas principalmente pelo Estatuto de Museus. Contemplando a diversidade cultural, que se identifica junto à população local e dialoga com a sociedade.

Por fim, a estação ferroviária de Tupã é a requalificação de estação em museu mais atual e desde 2018 abriga o Museu dos Tropeiros.

O Museu dos Tropeiros, por sua vez, tem origem numa coleção particular que foi doada ao município.

O museu funcionou em um prédio adjacente durante as obras de reforma da estação quando finalmente é transferido para a mesma após a conclusão das obras.

A secretaria de cultura de Tupã<sup>71</sup> informa que o Museu dos Tropeiros encontra-se aberto à visitação pública na antiga estação, mas ainda não possui um decreto de criação e que este está em fase de construção. Quanto ao Museu da Fotografia, também anunciado a ser inaugurado na estação, este está em processo de criação e encontra-se em fase de coleta de acervo.

Portanto, o Museu dos Tropeiros trata-se de uma transferência de um museu já existente para a estação, sinalizando uma valorização dessa tipologia de edifício oriundo dos processos industriais.

<sup>71</sup> Informação oral obtida através de contato telefônico com a secretaria de cultural da prefeitura municipal de Tupã. Telefone: (14) 3491-3015. Ligação feita em 02 de out. de 2019.

Também evidencia a importância dos espaços de memória para a cidade, ao valorizar os acervos locais e ainda trabalha com a expectativa de ampliação do uso da estação museu com a proposta de criação do Museu da Fotografia em um espaço compartilhado com o Museu dos Tropeiros.

Desse modo, podemos compreender que apesar da trajetória iniciada em 1969, as requalificações de estações em museu ainda estão em andamento, comprovando que o patrimônio é algo vivo e dinâmico e, portanto, passível de mudança.

**Figura 46 - Exposição Museu dos Tropeiros**



Fonte: Secretaria de Turismo de Tupã. Disponível em < <https://turismotupa.com.br/> >

### CAPITULO III

#### REFLEXÕES E PROPOSIÇÕES PARA AS ESTAÇÕES MUSEU

O museu é uma instituição que trabalha fundamentalmente a partir e com o diferente, que proporciona o encontro e a reflexão em torno do tema da diversidade cultural e de um processo de constituição de identidades. Com seu compromisso político reforçado, o museu trabalha com a memória do diferente, que é algo construído historicamente. A análise das identidades supõe acompanhar o intrincado e contraditório movimento de inclusão e exclusão, de lembrança e esquecimento, de semelhança e diferença, de harmonia e tensão, consensos e conflitos, marcados por relações de poder. (ALMEIDA in BRUNO. 2010.p.224).

Portanto, enquanto espaço de memória as estações museu precisam trabalhar a diversidade e as múltiplas identidades, incluindo as identidades suprimidas e grupos sociais marginalizados.

Também na voz corrente, a memória aparece como enraizada no passado; que lhe fornece a seiva vital e ao que ela serve, restando-lhe, quanto ao presente, transmitir-lhes os bens que já tiver acumulado. Ora, como se viu, a memória enquanto processo subordinado à dinâmica social desautoriza, seja ideia de construção no passado, seja de uma função de almoxarifado desse passado. A elaboração da memória se dá no presente e para responder a solicitações do presente. É do presente, sim, que há rememoração recebe incentivo, tanto quanto as condições para se efetivar (MENESES, 1992. p.11).

As estações museu são espaços de experiências vivas, educativas e culturais que podem evocar memórias negligenciadas, a exemplo da cultura africana, bem como temas intrínsecos à questão ferroviária como a escravidão.

Tratam-se de temas ainda pouco explorados pelas estações museu como também em nível estadual, vide a criação do Museu Afro Brasil em 2004 e do Memorial da Resistência em 2009, ou seja, somente após a consolidação do estado democrático e de décadas de discussões acerca da função dos museus na sociedade que memórias suprimidas tiveram voz.

É recente a publicação do artigo de Walter Augusto que trata das relações entre ferrovia e escravidão no século XIX. Segundo Decreto 641 de 26 de Junho de 1852<sup>72</sup> o uso de

---

<sup>72</sup> A redação era a seguinte: art. 1º [...] § 9º A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e costeiro do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriais. Disponível em < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>> Acesso em 04 de out. de 2019.

mão de obra escrava era proibida na construção das linhas férreas, porém, recorrente enquanto prática. Uma vez que se tratava de prática velada, tal fato corroborou para o apagamento dessas questões quando se aborda a questão do trabalho nas ferrovias.

Isto posto, temos que os trabalhadores se vinculavam à construção das ferrovias em uma relação mediada pela lei e o contrato. A lei proibia o uso de mão de obra escrava, o contrato garantia a vinculação ao trabalho. A construção se dava por regime de empreitada: as companhias contratavam empreiteiros e estes contratavam a mão de obra ou ainda subempreiteiros que, por sua vez, contratavam os obreiros. Ou seja, na maior parte, tecnicamente, a mão de obra não pertencia às companhias concessionárias [...] isolados os dois termos, parecem tratar de situações juridicamente independentes. Repousariam, de um lado, os status que indefiniam os escravos/libertos e esquivavam os empreiteiros de uma possível sanção, e de outro, os contratos de locação de serviços com os trabalhadores (livres e libertados) e de locação de escravos com os fazendeiros. Essa situação se agrava ainda mais se considerarmos que o pouco lastro em contratos escritos sugere fragilidade das inferências jurídicas. (AUGUSTO, 2018. p.1156 -1160).

Logo, as empreiteiras trabalhavam com a sublocação de mão de obra escrava e outros tipos de contrato onde os trabalhadores eram mantidos em situações análogas à escravidão na construção das ferrovias. Diferentemente da década de 1920, quando é aprovado o primeiro regime previdenciário para os funcionários da ferrovia <sup>73</sup> as primeiras décadas de implantação das ferrovias ficaram marcadas pelo trabalho infantil – vide figura 04 - e pelo trabalho escravo ou em situações análogas à escravidão.

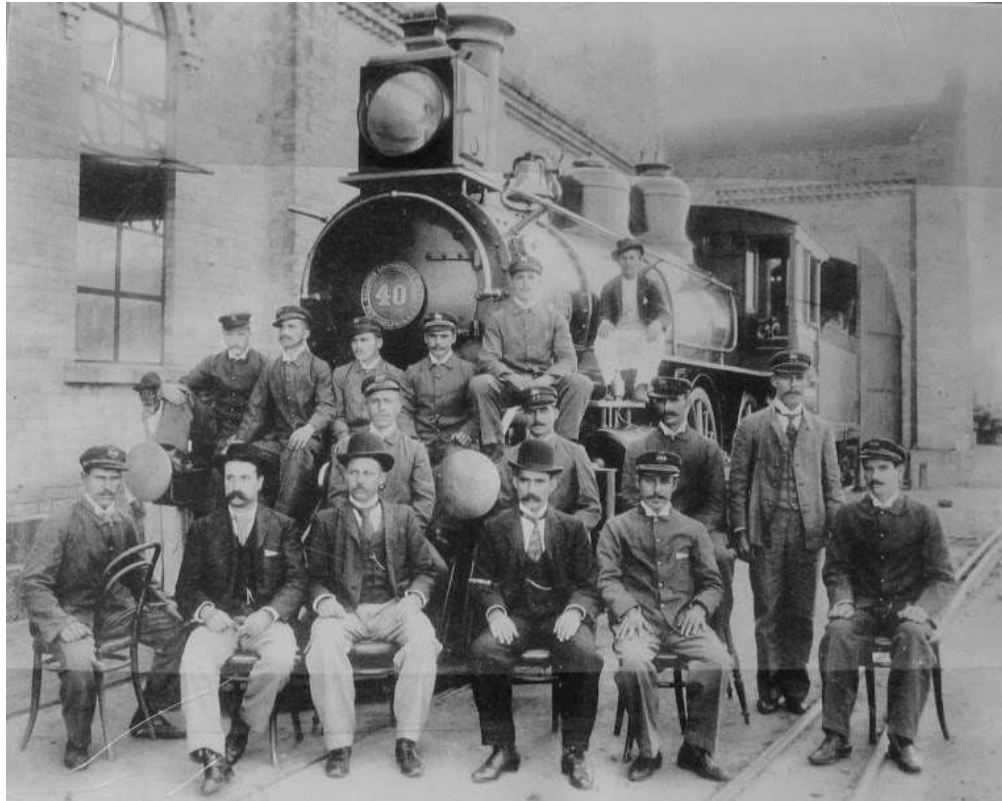
A escravidão gerou profundos impactos na sociedade brasileira e está diretamente vinculada à questão ferroviária podendo emergir como narrativa potencializadora de discussões com a sociedade.

Na imagem abaixo, a presença quase invisível do único trabalhador negro na foto denuncia os processos de apagamento que grupos sociais oprimidos sofrem ao longo dos tempos. Se por um lado, a presença de trabalhadores brancos e de origem europeias são evidenciadas, a discreta presença de trabalhadores negros em fotografias é uma marca da exclusão.

---

<sup>73</sup> Ver Relatório Administrativo da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de 1923. Disponível em < <https://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos-digitais/relatorios-administrativos-das-empresas-ferroviarias/>> Acesso em 23 de set. de 2019.

**Figura 48-** Trabalhadores na Oficina da Cia Paulista de Jundiaí



Fonte: Museu da Cia Paulista; atualmente localizado no setor iconográfico do Arquivo Público do Estado no fundo da RFFSA.

A memória traumática é a face de maior força em nossos tempos, herança de conflitos e violências que assolaram o século passado e não desapareceram neste, sem contar os desastres naturais (MENESES, p.4, 2018)

Não cessaram as guerras, a miséria, o racismo, a apropriação das terras indígenas, o machismo, a desigualdade social se aprofunda e, portanto, essas questões continuam pertinentes a toda a sociedade.

A história oral, assim como o reconhecimento do patrimônio imaterial, ampliaram a dimensão da história e do patrimônio. Se por um lado existe a presença material abundante de determinados objetos, a ausência de outros evocam as memórias silenciadas.



[...] a partir do próprio processo social de construção de memória(s); e, por outro, na intenção de resgatar memórias, experiências e vivências ocultadas e silenciadas. A nova historiografia dá voz àqueles que não aparecem no registro documental, proporcionando a recuperação da história dos grupos em pequena escala. (ARAÚJO e SANTOS, 2007. p.104)

Outro elemento pouco presente nas exposições das estações museu é a questão indígena uma vez que foram as ferrovias responsáveis por inúmeros conflitos, extermínio e deslocamentos forçados de diversos grupos étnicos que ocupavam principalmente a porção oeste do estado de São Paulo.

No Oeste paulista os Kaingang foram contatados entre o século XIX e o início do século XX, recebendo várias denominações: Coroados, Botocudos, Tapuia e Bugre, entre outros. Porém, as primeiras notícias referentes a esse grupo datam de 1773, a partir do levantamento fluvial dos rios Tietê e Paraná, realizado pelo Brigadeiro Sá e Faria. [...] Anteriormente ao contato com as frentes colonizadoras, a população Kaingang no estado de São Paulo estava estimada em aproximadamente 1.200 indivíduos. Entre 1912 e 1916, após a pacificação e já em reservas, esse número caiu para 700 e 200 indivíduos, respectivamente, o que aponta para uma drástica depopulação. (RODRIGUES, 2012.p.201)

Logo, é fundamental que esses temas estejam presentes e sejam discutidos nas estações museu, não como uma verdade absoluta mas como forma de problematizar as memórias através das narrativas.

Problematizar significa, também, forçosamente inserir a memória em seus contextos. Um exemplo apenas, para ilustrar. Na memória trauma temos um quadro variado de atores, com centralidade nas vítimas. Tal centralidade se explica pela empatia e compaixão pela dor e sofrimento, mas muitas vezes a infantiliza e lhe nega o status de sujeito da história, aquele que age, ainda que só no plano da resistência (MESENEZ, 2018, p.10)

Assim como Schwarcz (2015), ao abordar a abolição questiona a maneira como esta nos foi apresentada por alguns segmentos da história, como uma dádiva e não como uma conquista, ao atribuir à vítima um papel passivo, também lhes tira o direito de se posicionar enquanto sujeito histórico assim como são apagados os processos de resistência.

Logo, é preciso saber dimensionar as tensões e os conflitos de modo que as narrativas possam abordar em profundidade esses temas ao invés de simplificá-los em narrativas lineares, dualísticas sem conferir-lhes a complexidade que as cerca.

Narrativas históricas que presidem a organização de arquivos, coleções e museus nos lembram daquilo que é passado, ou seja, daquilo que não está mais presente entre nós. Ainda assim, elas não proporcionam a revelação de uma verdade absoluta; elas nos levam ao processo de constituição das coleções ocorrido a partir de interesses conflitantes. (ARAUJO; SANTOS, 2012, p. 95)

É importante reiterar a dimensão política dos museus e que suas narrativas são fruto de disputas entre forças, por isso, a comunicação - que contempla exposição e pesquisa – e as práticas educativas são essenciais para fazer emergir as discussões, contextualizar, problematizar e construir em conjunto com seu público, formas de enfrentamento às desigualdades sociais.

Quanto à comunicação, não está restrita ao processo de montagem das exposições. A exposição é parte integrante do processo museológico [...] a exposição é ao mesmo tempo produto de um trabalho interativo, rico, cheio de vitalidade, afetividade, de criatividade e de reflexão, que dá origem ao conhecimento que está sendo exposto e a uma ação dialógica de reflexão, estabelecida no processo que antecedeu a exposição e durante a montagem, além de ser ponto de partida para outra ação de comunicação. (SANTOS, 2002. p.4)

O reconhecimento da dimensão imaterial corroborou para que os museus tornem-se espaços plurais, a exemplo das memórias individuais e coletivas que não necessitam possuir uma correspondência material para estarem presentes nos museus. Por isso, as atividades de pesquisa são fundamentais para a criação de narrativas que compõem a exposição.

A atividade de pesquisa no museu tem como objetivo a construção do conhecimento, tomando como referencial o cotidiano, qualificado como patrimônio cultural, ou seja, observação, análise e interpretação da realidade, qualificada como patrimônio cultural. Esse conhecimento é construído na ação museal e para a ação museal, em interação com os diversos grupos envolvidos. Não se trata, da pesquisa que se esgota na mera descrição e análise dos objetos. A pesquisa alimenta todas as ações museológicas, em processo. (SANTOS, 2002. p. 3)

As pesquisas desenvolvidas pela história oral trouxeram também a dimensão das memórias individuais através de relatos e depoimentos pessoais acerca de suas memórias e experiências. Portanto, o museu abre as portas também para o indivíduo.

A memória individual não pode ser distanciada das memórias coletivas. Não é o indivíduo isoladamente que tem o controle do resgate sobre o passado. A memória é constituída por indivíduos em interação, por grupos sociais, sendo as lembranças individuais resultado desse processo. Ainda que o indivíduo pense que sua memória é estritamente pessoal, uma vez que ela pode resgatar acontecimentos nos quais só ele esteve envolvido ou fatos e objetos que só ele presenciou e viu, ela é coletiva, pois o indivíduo ainda que esteja só é o resultado das interações sociais. (ARAÚJO; SANTOS, 2012, p. 97)

Além das abordagens históricas tradicionais, as memórias coletivas e individuais denotam a pluralidade de possibilidades dos museus e das estações museu em relação a comunicação, educação e pesquisa para estabelecer diálogos e propor ações com a sociedade.

A memória de grupos e coletividades se organiza, reorganiza, adquire estrutura e se refaz, num processo constante, de feição adaptativa. A tradição (memória exteriorizada como modelo) nunca se refere a um corpo consolidado de crenças, normas, valores, referências definidas na sua origem passada, mas está sujeita permanentemente à dinâmica social. (MENESES, 1992. p.11)

Portanto, a memória, assim como os museus, são elementos vivos e dinâmicos passíveis de mudanças que podem ser legítimas ou legitimadoras e, assim sendo, devem ser encarados como “lugares privilegiados de construção de memórias” (CHAGAS, 2006.p.119).

A memória histórica no museu, precisa ser múltipla, abranger todas as direções que compõem os quadros conflituosos. Que há exemplos desse tratamento é sinal da extensão das possibilidades do trabalho museal. (MENESES, p.8. 2018)

Uma vez desvinculados do projeto hegemônico de educação e cultura do estado, os municípios precisaram se apropriar das estações museu e de suas narrativas. Essas iniciativas municipais, por sua vez, demonstram uma busca pela identidade local que se apoia tanto na memória coletiva quanto em bases museológicas que oscilam entre as novas propostas de museológicas e a museologia tradicional.

As estações museu oscilam entre a tradição e a ruptura, alguns tendem mais para um ou para outro lado. Entretanto, é preciso lembrar que essa é uma questão dialógica e em permanente construção e desconstrução, logo, o museu representa um grande campo de possibilidades em aberto.

“Assim como sem a memória o novo não se estabelece, também sem a tradição a ruptura é despida de sentido” (idem, 2006) e da mesma forma, museus que hoje trazem narrativas tradicionais são passíveis de ruptura com a tradição, mas também o contrário.

Desse modo, um “museu vivo” <sup>74</sup>, ou seja, o museu comprometido com as questões contemporâneas, irá refletir a sociedade e o contexto em que está inserido, uma vez que muitos museus, incluem-se aqui as estações museu, permaneceram longos períodos voltados a si mesmos a para suas próprias coleções.

**Fotografia 49** Detalhe da exposição “Fragmentos Do Negro em Batatais”



Foto da autora: julho 2017

Por sua vez, o projeto MUSEU VIVO<sup>75</sup>, realizado pelo departamento de Museus e Arquivos, da Secretaria de Estado da Cultura tinha como proposta movimentar os museus

<sup>74</sup> De acordo com Freire (1992, pág. 4 apud BATISTA, 2003. p.73), o surgimento do termo “museu vivo” insere-se no movimento de redimensionamento da instituição museu, redefinindo-se seu papel social. Tal movimento teve início na Europa e nos Estados Unidos, na década de 20, e intensificou-se nos anos 50 e 60.

<sup>75</sup> O projeto MUSEU VIVO, realizado pelo Departamento de Museus e Arquivos da Secretaria de Estado da Cultura, foi idealizado com o propósito de revitalização dos espaços museológicos

históricos localizados nas cidades do interior do estado, em sua maioria sediados em prédios históricos e com coleções oriundas de doações de famílias tradicionais.

[...] essas unidades museológicas acabaram por se tornar pouco atrativas em suas localidades, recebendo principalmente o público escolar. Desta constatação partiu-se para a elaboração de um projeto que considerando a importância do museu histórico enquanto depositário da memória, pudesse ampliar sua capacidade de formação cultural, através da elaboração de uma programação dirigida aos diversos segmentos sociais e que envolvesse outras atividades, além daquelas de caráter expositivo. Foi também considerada a necessidade da implantação de cursos que possibilitassem a capacitação de mão de obra dentro da área museológica. Surge, assim, o projeto MUSEU VIVO, lançado em 24 de maio, pautado em uma programação de música, cinema, circo, exposições temporárias, oficinas culinárias, cursos de história oral, cursos de capacitação museológica entre outras. (DEMA<sup>76</sup>)

A proposta do projeto enquanto abordagem política visa uma abertura dos museus para curadorias colaborativas em parceria com a comunidade e outras instituições; não demora a gerar impactos nas estações museu, identificamos as exposições “Harald Schultz – Olhar Antropológico”<sup>77</sup> no Museu Histórico Municipal Luiz Saffi de Barra Bonita em 2013 e a exposição “Fragmentos do Negro em Batatais” realizada no MHP Washington Luís no ano de 2017.

Recentemente observamos a extinção do Ministério da Cultura<sup>78</sup>, hoje incorporado pelo Ministério da Cidadania através da Secretaria Especial da Cultura e atualmente gerida por um secretário ligado ao mercado financeiro<sup>79</sup> sinalizando que é preciso atenção constante em relação às instituições democráticas.

Há, contudo, novos riscos a ameaçar os museus. À medida que se amplia o conceito de cultura, em nome da preservação da cultura imaterial, por exemplo, crescem o número de práticas reguladas pelo mercado. É preciso que se perca a ingenuidade em relação às práticas preservacionistas. Do outro lado da balança, continuam as ameaças da politização da arte. Nas últimas décadas, a aceleração dos processos de

---

sob a administração da Secretaria, localizados no interior do estado. Disponível em < [http://www.forumpermanente.org/painel/pol\\_culturais/se-cult/museu\\_vivo](http://www.forumpermanente.org/painel/pol_culturais/se-cult/museu_vivo)> Acesso em 23 de out de 2019.

<sup>76</sup> Departamento de Museus e Arquivos da Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo

<sup>77</sup> Exposição realizada em parceria com o Museu Índia Vanuïre. Disponível em < <https://www.museuindianuivre.org.br/es/museu-india-vanuïre-leva-exposicao-fotografica-a-barra-bonita>> Acesso em 24 de out. de 2019.

<sup>78</sup> Ver Decreto nº 9. 917 de 18 de julho de 2019

<sup>79</sup> Disponível em < <http://cultura.gov.br/secretaria/ministro-e-secretarios/>>. Acesso em 05 de out de 2019.

circulação de capitais e mercadorias e o respectivo enfraquecimento das fronteiras nacionais conviveram com o fortalecimento de identidades locais. Os movimentos sociais lutam hoje não só pela igualdade de direitos, mas também pelo respeito à diversidade e diferença. Cada vez mais, os museus produtores de memórias coletivas, colocam-se a serviço da formação política e inclusão social. Se esta é uma dimensão nobre, ela não pode calar e emudecer as outras dimensões inerentes ao museu.(SANTOS, 2011.p.197)

Logo, ainda que os museus tenham nas últimas décadas ampliado seu campo de atuação, trabalhado com a diversidade e produzido memórias, é preciso estar atento tanto às questões políticas quanto a interferência do mercado nas narrativas e proposições (propósitos) museais.

Esta é uma razão pela qual frequentemente são associados ao tradicionalismo conservador, em termos artísticos, culturais e sociais. Deriva-se desta constatação um certo incômodo que favorece a emersão de questões do tipo: um museu pode ser ruptura? Há nos museus espaço para o novo? Ruptura e tradição, vanguarda e retaguarda, centro e periferia, modelo e imitação não são termos autoexplicativos peçados de valor em si. O conceito de centro é dependente do conceito de periferia, o de vanguarda o de retaguarda, o de ruptura do de tradição, o de modelo de imitação. Além disso, é admissível a hipótese que considera a ruptura como tradição [...] Por este caminho somos levados a pensar que o museu tanto pode ser baluarte da tradição quanto espaço propício para a ruptura e para inovação, pelo menos em termos museológicos.(CHAGAS, 2006.p.119)

Não é correto atribuir somente ao museu o papel de repensar a si mesmo uma vez que ele é uma instituição dinâmica dentro das relações sociais e de poder.

Sempre deslocamos o eixo da discussão, em torno do tema museu e sociedade, para a relação com o público, com a comunidade, esquecendo-nos que público e comunidade, também, somos nós, e que é somente a partir de um processo de crítica e autocrítica, interna e externa, que poderemos assumir o nosso compromisso social. (SANTOS, 1999.p.2)

Portanto, além da reflexão frente às diferentes dimensões de atuação das estações museu em relação à comunidade é também fundamental para o museu manter uma postura crítica frente à sociedade e a si mesmo.

### 3.1 Estações museu e educação

Uma vez que , segundo Paulo Freire, toda educação é um ato político, o museu como aparato educativo não formal, deve pretender influir na percepção que a população tem de si mesma, da cultura que produz no seu cotidiano, de modo a lhe permitir o exercício da cidadania, garantia do estado democrático. (VASCONCELLOS in BRUNO, 2010. p. 221)

A dimensão educativa nos museus é fator estruturante e sempre caminhou de acordo com as escolhas políticas nos diferentes contextos museais. No projeto político do Estado Novo, na rede de museus histórico pedagógicos e atualmente como função fundamental trazida pelo Estatuto de Museus, a função educativa esteve presente ao longo da trajetória das instituições museais.

Ela traz a dimensão da educação não formal e se coloca como instrumento mediador entre museus e público, como ação integrada entre pesquisa e comunicação e se apresenta como uma interface possível para projetos de inclusão.

Pesquisas nas áreas da museologia, da educação e da sociologia vêm estudando a importância da contribuição dos museus como espaços de educação não formal em razão de suas características peculiares, em que a experiência vivenciada oferece novas formas de percepção do mundo e oportunidades de reflexão e aquisição de conhecimento de acordo com o interesse de cada indivíduo visitante/ usuário do museu. (CABRAL in BRUNO, 2012, p.137).

Ademais, o museu como espaço de vivências plurais permite que o diálogo se estabeleça de maneira individual entre visitante e acervo é um espaço que tem potencial para desenvolver ações que perpassem pela ludicidade e pela afetividade.

Os processos museais gestados ao longo dos anos contribuíram de modo efetivo para a ampliação do seu conceito, na medida em que, para sua aplicação, o patrimônio cultural é compreendido como a relação do homem com o meio, ou seja, o real na sua totalidade – material, imaterial, natural e cultural-, em suas dimensões de tempo e espaço. Consequentemente, os bens culturais a serem musealizados também foram ampliados [...] a ampliação do conceito de patrimônio está relacionada também à criação de novas categorias de museus como ecomuseus, museus comunitários, museus de vizinhança, etc. Essas novas categorias, abertas a uma população e um território, contribuíram também para que as ações museológicas possam ser processadas fora do espaço restrito do museu. (SANTOS, 2008. p.134)

Apesar da origem totalitária dos museus que remete ao período colonial, ao ampliar o conceito de patrimônio e criar novas categorias, as novas concepções museológicas proporcionaram uma abertura democrática que aproximou e incluiu novos públicos.

Nesse contexto, a proposta da educação patrimonial tem um enorme potencial na perspectiva do embasamento dos projetos educativos museológicos, pois se trata de um processo educacional permanente e sistemático centrado no patrimônio cultural como fonte de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo. (CABRAL in BRUNO, 2012, p.136).

Além do acervo, as estações museu também possuem o próprio edifício como um elemento a favor da educação patrimonial ao situar o indivíduo em contato com um prédio que outrora desempenhou outras funções no espaço tempo e resiste como um registro material de sua antiga função, mas que também evoca memórias e fomenta novas histórias no contexto contemporâneo.

É imprescindível que toda ação educativa assegure a participação da comunidade na formulação, implementação e execução das atividades propostas. O que se almeja é a construção coletiva do conhecimento, identificando a comunidade como produtora de saberes que reconhece suas referências culturais inseridas em contextos de significados associados à memória social do local. (BEZERRA,CLEROT; FLORÊNCIO e RAMASSOTE, 2014. p.20)

Uma vez que

Os diferentes contextos culturais em que as pessoas vivem são, também, contextos educativos que formam e moldam os jeitos de ser e estar no mundo. Essa transmissão cultural é importante, porque tudo é aprendido por meio dos pares que convivem nesses contextos. Dessa maneira, não somente práticas sociais e artefatos são apropriados, mas também os problemas e as situações para os quais eles foram criados. (idem)

Desse modo, a dimensão educativa, em conjunto com a pesquisa e a comunicação, é capaz de propor um museu aberto à comunidade e as propostas colaborativas; conectado não somente ao acervo mas às questões que permeiam a sociedade no momento atual.

Outro fator importante para a ampliação das possibilidades de ações educativas de preservação e valorização do Patrimônio Cultural é o estabelecimento de vínculos das políticas públicas de patrimônio às de cultura, turismo, meio ambiente, educação, saúde, desenvolvimento urbano e outras áreas correlatas, favorecendo o intercâmbio de ferramentas educativas para enriquecer o processo pedagógico a elas inerente. Dessa forma, são possíveis a otimização de recursos na efetivação das



políticas públicas e a prática de abordagens mais abrangentes e intersetoriais, compreendendo a realidade como lugar de múltiplas dimensões da vida.(ibidem, p. 25)

A interface dos museus com diferentes setores que promovem políticas públicas é desejável e muitas vezes imprescindível uma vez que em diversas ocasiões não existe uma dotação orçamentária específica para os museus. Logo, estabelecer parcerias através de projetos intersetoriais também é fundamental para a sustentabilidade dos museus.

### **3.2 Arte e estações museu**

Como ponto de partida poderíamos dizer que o museu de arte hoje é, simultaneamente, uma tradição, um espetáculo, um lugar político, uma promoção social, uma arena para processos de ação sociocultural, uma especulação, uma corporação, uma experiência, bem como alegoria ou metáfora para a explanação, criação e manutenção de outras dimensões de conhecimento. O museu se configura assim como complexidade, grandeza modelada por múltiplas dimensões. (GROSSMAN, 2004)

A arte possui a capacidade de dialogar com diferentes frentes através de suas interfaces permeáveis e diversas, tem o poder de questionar e de estabelecer conexões que se estendem para além da lógica podendo se estabelecer através do campo simbólico e afetivo.

Apesar da maioria das estações museu sediarem museus históricos, não há nenhum impedimento em relação ao uso do museu para exposições de arte. Ao contrário, diferentes propostas tendem a dialogar e expandir a atuação do museu contribuindo para que este mantenha enquanto instituição democrática e acolhedora da diversidade.

Uma tipologia não exclui a outra, logo, é possível haver exposições de arte dentro de um museu histórico do mesmo modo que toda exposição de arte também é um fato histórico. Desse modo, não há impedimentos para que as estações museu sejam espaços de arte. Muito pelo contrario, a arte traz a amplitude.

Os museus poderiam ser ferramentas de construção da cultura como tal, isto é, dentro deles alguns tipos de objetos e os discursos a eles associados viram "cultura" e "arte". Eles não são só cenários de negociação entre culturas, ou fóruns, mas também oficinas onde construímos os valores da própria "cultura", a cultura como

instituição pela qual definimos o valor do próprio e do alheio.( SANSI-ROCA, 2007. p. 96)

Assim, a presença de exposições de arte nas estações museu podem potencializar esses espaços, fomentar a circulação de público e de ideias. Para tal, é preciso que o museu conheça os artistas da cidade e que esteja aberto para recebê-los.

E, do mesmo modo que o museu se confunde com seu público, a arte também assim o faz.

Ao equalizar artista com observador, estende-se a experiência da arte, investe-se nessa dialética insolúvel, criam-se soluções criativas. Todas essas movimentações são essenciais para a sobrevivência da arte e de seus instrumentos, aparelhos e agentes. Se processos de criação, produção, propagação, mediação e recepção da arte são examinados e considerados como uma espécie de ato criativo composto, não há dúvidas da importância dos museus nesse cenário. (GROSSMAN, 2004)

Portanto cabe às estações museu integrar esses processos de criação artística assim como projetos de intervenção urbana que podem explorar o território onde o museu está inserido.

A estação da Luz já foi ponto de partida da edição *A cidade e suas histórias* do projeto Arte/Cidade, o projeto de intervenção urbana que aconteceu em três momentos, a partir de 1994, na cidade de São Paulo. Em sua terceira edição o projeto propôs intervenções artísticas e se apresenta como “Uma alternativa dinâmica aos mecanismos tradicionais e burocratizados de exibição de obras de arte e de planejamento urbano” (PEIXOTO, 2012. p.14).

Todavia, ao falarmos de estações museu, em cidades de pequeno porte, as possibilidades de realização de projetos de intervenção urbana não se esgotam, vide a exposição *Passagens// passantes*<sup>80</sup> montada no túnel de pedestres da estação de Valinhos ou a intervenção de poemas impressos na plataforma do Museu de São Carlos.

---

<sup>80</sup> Ver página 72.

**Figura 50 – Poemas na plataforma da estação de São Carlos**



Fonte: foto da autora, julho 2017

Para as estações museu, portanto, é possível vislumbrar possibilidades, fazer surgir propostas de uso, ocupação, intervenção, apropriação que poderão manifestar-se através da deriva, da prática artística, da afetividade e da ampliação dos significados inclusive para além da instituição museu, ou seja, as propostas podem envolver a comunidade e seu entorno ou mesmo extrapolar as fronteiras da cidade ao trabalhar com o conceito de rede.

### **3.3 Rede de estações museu, proposição**

O Sistema Estadual de Museus possui uma gama de atuação e para tal baseia-se em documentos que subsidiam a política estadual de museus. O documento *Subsídios para a política estadual de museus*<sup>81</sup> disponibilizado através dos canais oficiais do SISEM está dividido através das frentes de atuação: articulação, fortalecimento institucional, comunicação, formação e fomento.

No que cerne à articulação, o documento elenca os seguintes subsídios:

<sup>81</sup> Os arquivos publicados em base de dado digital apresentam os subsídios iniciais adotados para a elaboração da Política estadual de museus de São Paulo. Disponível em < <https://www.sisemsp.org.br/politica-estadual-de-museus/> >

- Promover encontros de museus e seus profissionais, sejam de articulação regional sejam de articulação temática, buscando assim fortalecer o reconhecimento e a ampliação de parcerias entre museus, por meio de ações conjuntas, resultando também em acordos de cooperação entre as instituições para os mais diversos fins. - Criar projetos consorciados, visando economia de escala para o desenvolvimento de ações de benefício comum, como por exemplo, núcleos regionais de conservação e restauro e circuitos turísticos de visitação. - Desenvolver ferramentas visando a integração de informações dos museus, garantindo assim projetos integrados de pesquisa e gestão. A integração de informações deve ser coerente com as políticas museológicas em seus diversos níveis. Por exemplo: sistema de gerenciamento de acervos museológicos, sistema de cadastro de instituições museais. - Abrir frentes de diálogo com outras áreas, em especial educação, mas também turismo, esporte, meio ambiente, produção científica e outras, visando a inserção da instituição museológica em processos de interesse social, buscando sinergias de atuação e colocando o museu como ponto focal de ações de reflexão crítica na comunidade em que se encontra inserido. (SISEM)

Os subsídios para a articulação propõem uma abordagem que aproxime as instituições por região ou por temática, através de ações conjuntas e por vezes consorciadas, visando a economia para o desenvolvimento de ações de benefício comum. Essas ações se refletem em exposições que circulam por um conjunto de museus, ações formativas que contemplam profissionais de diferentes instituições e também através de ações centralizadoras como o Encontro Paulista de Museus, realizado anualmente.

Diferente de edições anteriores – o EPM<sup>82</sup> – em sua décima primeira edição, aconteceu de forma descentralizada, apesar de permanecer com uma temática centralizada. O encontro foi dividido nas regiões administrativas em diferentes datas e não somente na capital, como ocorria em anos anteriores.

Através da descentralização do encontro, fica sinalizado o fortalecimento das redes de museus temáticos e das regiões administrativas.

Promover a criação de redes de integração dos museus, com a participação do poder público, com o objetivo de fortalecer e ampliar o campo de ação dos mecanismos de desenvolvimento museológico é uma das diretrizes prioritárias do Plano Nacional Setorial de Museus. Na prática, isso significa articular encontros de redes temáticas de museus, promovendo o intercâmbio de informações e o compartilhamento de esforços para a realização conjunta de exposições, oficinas, cursos de capacitação, conferências e eventos científicos e culturais que atendam as demandas específicas de cada tipologia museal. (SISEM)<sup>83</sup>

Portanto, o SISEM, trabalha com a proposição do Plano Nacional Setorial de Museus, a articulação em rede que atualmente é constituída por: Rede Temática de Museus Ferroviários, Rede de Memória do Esporte, Rede de Museus-Casa Literários de São Paulo, Rede de Museus Indígenas, Rede Paulista de Museus-Casa e Casas Históricas, Rede de

<sup>82</sup> Encontro Paulista de Museus (EPM).

<sup>83</sup> Texto disponível no site oficial do SISEM. Disponível em < <https://www.sisemsp.org.br/articulacao/o-fortalecimento-das-redes-tematicas/>> Acesso em 06 de out. de 2019.

Museus de Arte Sacra e Rede de Educadores de Museus de São Paulo, esta última, compreendendo profissionais de diferentes instituições, ou seja, não se trata de uma rede de museus educadores.

Além das redes, há também a divisão administrativa dos museus promovidas pelo SISEM de acordo com a localização geográfica. No total, são seis as regiões administrativas divididas da seguinte forma: Região Oeste, Região Noroeste, Região de Campinas, Região Nordeste, Região Sudoeste e Vale do Paraíba e Litoral.

As estações museu, por sua vez, não fazem parte de nenhuma rede de museus em específico. À exceção das estações museu de Indaiatuba e Araraquara, que fazem parte da rede temática de museus ferroviários<sup>84</sup>, as demais estações museu estão agrupadas apenas por região administrativa.

Uma vez que o que aproxima as estações museu é o fato de estarem todas instaladas em antigas estações requalificadas, é possível pensar em uma rede de estações museu de modo a aproximar e fortalecer esses museus que compartilham uma “tipologia” comum.

Museus de arte, museus de ciências e tecnologia, museus históricos, museus etnográficos e arqueológicos, museus de imagem e de som, museus comunitários, museus institucionais, museus biográficos, museus-casa, museus de esporte, dentre outras tipologias, têm especificidades temáticas que os unem, além de temáticas transversais que os inserem no cenário mais amplo da museologia. (SISEM<sup>85</sup>)

Temos como especificidade temática dentre as estações museu o fato de estarem localizadas em antigas estações ferroviárias da malha paulista, o que as colocam em uma situação de aproximação mediante uma série de questões enfrentadas em relação a outros museus, uma vez que os museus em estação tiveram que articular o uso e requalificação do edifício.

No decorrer da pesquisa verificamos diferentes estratégias para criação/ transferência de museus em estação, contudo, em todos os casos houve necessidade de diálogo entre a administração da estação e museu.

A Lei Federal 11.483, que destina ao IPHAN os bens móveis e imóveis de valor histórico e artístico remanescente da RFFSA não apresenta uma redação específica para as estações podendo elas estar vinculadas ao IPHAN se compreendidas como de interesse

<sup>84</sup> Disponível em < <http://museusferroviarios.net.br/>>

<sup>85</sup> Texto disponível no site oficial do SISEM. Disponível em < <https://www.sisemsp.org.br/articulacao/o-fortalecimento-das-redes-tematicas/>> Acesso em 06 de out. de 2019.

histórico, ao DNIT<sup>86</sup> quando compreendida de natureza operacional<sup>87</sup> ou ainda estar vinculada à SPU<sup>88</sup>.

Até hoje há desentendimentos em relação a quem seria o real proprietário desses edifícios. Assim sendo, uma rede de estações museu poderia fortalecer o entendimento acerca do caráter histórico desses espaços, contribuindo para a permanência desses museus nas estações.

Além disso, os temas transversais somados à temática específica podem construir novas abordagens e perspectivas para as estações museu, diversificando as possibilidades de diálogo desses espaços com seus pares e com a sociedade.

Desse modo, uma rede temática de estações museu poderia contribuir não somente para o mapeamento do patrimônio industrial, mas também para a articulação das estações museu no interior do estado de São Paulo.

Como vimos nos capítulos anteriores essas estações apresentam diferentes contextos e propostas museológicas e em muitos casos estão restritas a seus próprios contextos. O pensamento articulado com demais estações museu poderia agregar e ampliar o campo de atuação através da circulação de exposições temporárias, empréstimos de acervos, propor curadorias colaborativas, projetos de pesquisa e uma série de atividades em comum que poderiam ser compartilhadas.

Logo, reconectar essa rede que outrora existiu através das linhas férreas é uma maneira de potencializar ações conjuntas para essas instituições que poderiam se fortalecer a partir das ações em rede.

---

<sup>86</sup> DNIT Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte

<sup>87</sup> Diz-se que um bem ferroviário é operacional quando este se relaciona ao tráfego.

<sup>88</sup> Secretaria de Patrimônio da União

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diferentes estratégias de requalificação do uso de antigas estações foram experimentadas e são uma alternativa para a preservação do edifício. Porém, este estudo se dedicou especificamente a investigar as estações museu, ou seja, os museus localizados em antigas estações ferroviárias do interior do estado de São Paulo.

Prevalece dentre as estações museu a mesma tendência observada no âmbito nacional<sup>89</sup>, são na grande maioria museus históricos e de natureza municipal.

Suas coleções possuem características locais, são instituições em grande parte criadas antes da publicação do estatuto de museus e que se apoiaram principalmente nas bases museológicas estaduais.

Temos como marco inaugural de requalificação das estações museu o MHP Zequinha de Abreu, em 1969. Criado dentro escopo do projeto de rede de museus histórico pedagógicos durante regime autoritário que se instalou no país através da ditadura civil-militar (1964-1985).

Enquanto vinculadas ao estado, durante as décadas de 1950, 1960 e 1970 as estações museu fizeram parte da rede de museus histórico pedagógicos, fundados mediante um projeto hegemônico estatal da Secretaria de Educação e Cultura.

Com a reabertura política do país, em 1985, o estado de São Paulo, desenhou novas estruturas administrativas através da criação do Sistema Estadual de Museus de São Paulo.

A mudança promovida a partir da criação do sistema de museus proporcionou maior autonomia aos municípios para criação de museus bem como apresentou a proposta de municipalização dos museus estatais.

As requalificações desse período imediatamente posterior à criação do sistema envolve as estações museu de Colina e Barra Bonita, ambas de iniciativa municipal inauguradas em 1988.

Com a redemocratização, novas correntes museológicas que reforçam o conceito de diversidade cultural e ampliaram os conceitos de museu tais como, o museu integral, o ecomuseu e museu vivo são trazidos a discussão, tendo o ICOM e o ICOM Brasil

---

<sup>89</sup> Museus em Números O Instituto Brasileiro de Museus (Ibram/MinC) lança a publicação Museus em Números em dois volumes, oferecendo um panorama estatístico nacional e internacional do setor de museus e textos analíticos sobre a situação dos museus nas unidades federativas. Disponível em < <http://www.museus.gov.br/museus-em-numeros/>> Acesso em 10 de out. de 2019.

proporcionado uma série de encontros e mesas redondas para debater o temas pertinentes aos museus e educação.

Uma vez desvinculados do projeto de educação e cultura do estado, os municípios precisaram se apropriar desses espaços e criar narrativas para seus museus. As iniciativas municipais por sua vez demonstram uma busca pela identidade local que se apoia tanto na memória coletiva quanto em bases museológicas que oscilam dentre as novas propostas de museu e a museologia tradicional promovido pelo estado durante algumas décadas.

Nesse contexto, Valinhos inaugura o Museu Municipal Fotógrafo Haroldo Ângelo Pazinato, ainda situado num período de transição entre a museologia conservadora e a consolidação das novas propostas da área museológicas .

Como crítica a esse conservadorismo presente nas identidades que, por vezes, participam da memória coletiva, Chagas nos atenta para a gota de sangue, ou seja, o viés militar, nacionalista, que por vezes assola nossas coleções e que, por isso, era preciso ressignificar as instituições e suas coleções através de novas narrativas que fizessem jus aos múltiplos discursos, abandonando uma versão oficial – hegemônica – que ronda nossas instituições de memória.

A partir dos anos 2000 as estações museu experimentam um processo de expansão e diversificação de tipologia, quando surgem os primeiros museus ferroviários em estações requalificadas. Esse aumento no número de estações museu coincide com o fechamento em massa de estações ferroviárias e pode ser visto como uma resposta da sociedade aos processos de apagamento às quais somos submetidos.

São criadas a estações museu de: Assis, Araraquara, Batatais, Chavantes, Martinópolis, Peruíbe, Santa Cruz do Rio Pardo, Santa Fé do Sul, Santo Anastácio, São Carlos, São Paulo, São Simão e Tupã.

Além disso, é um período de consolidação das instituições democráticas onde políticas públicas voltadas para a diversidade cultural são implantadas a exemplo da publicação do Plano Nacional de Museus, elaborado a partir de 2005 e publicado em 2010.

O Estatuto de Museus, publicado em 2009, representa um marco na museologia brasileira; os museus, comprometidos com sua função social, de comunicação, educação, acessibilidade e diversidade cultural, passam a ser visto como um privilegiado espaço de debate.

Uma vez estabelecidas, as estações museu precisam dialogar com a comunidade em que estão inseridas. Se outrora essas possibilidades foram pensadas dentro de um projeto



hegemônico da política cultural do Estado, hoje os museus possuem ferramentas que lhes confere autonomia para construir e gerir seus próprios acervos e espaços.

É preciso compreender que os museus são instituições que trabalham a identidade e a memória e que estas são plurais e construídas, passíveis interpretações e reinterpretações, ou seja, o museu é um organismo vivo e que deve se conectar ao seu entorno e ao tempo presente.

As estações museu possuem um vasto campo a ser explorado seja através das coleções, das ações educativas, das memórias ou da arte sendo que todas essas dimensões podem ser pensadas em conjunto ampliando a interface dos museus com diferentes agentes da sociedade.

Se outrora as estações estiveram conectadas através da malha ferroviária compondo uma vasta rede que se espalhou por todo o estado, a perda da função com o fechamento dos ramais impactou profundamente a dinâmica das cidades, criando grandes lacunas. Entretanto, ao pensarmos as estações museu em redes é possível estabelecer novas conexões e significados para estes museus e seus territórios.

Portanto, ainda que de maneira incipiente as estações museu dialogam com as propostas museológicas contemporâneas e sofrem influência direta das políticas públicas voltadas para os museus.

Ainda que não estejam localizadas em grandes centros urbanos e por isso tenham menos visibilidade, essas instituições são relevantes no contexto em que estão inseridas e representam um potencial a ser explorado e usufruído pela sociedade enquanto espaço público e democrático do conhecimento e dos saberes.

Por isso a importância de tratar dessas estações nessa pesquisa uma vez que elas possuem um grande poder de mobilização na sociedade, além de serem espaços de memória significativos para construção da nossa identidade e preservação da diversidade cultural brasileira.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Regina; CHAGAS, Mario de Souza; SANTOS, Myrian Sepúlveda dos Santos. Museus, Coleções e patrimônios: Narrativas Polifônicas .Editora Garamond, Rio de janeiro, 2007. Disponível em <[http://www.reginaabreu.com/site/images/attachments/capitulos/21-museus-colecoes\\_e\\_patrimonios-narrativas\\_polifonicas.pdf](http://www.reginaabreu.com/site/images/attachments/capitulos/21-museus-colecoes_e_patrimonios-narrativas_polifonicas.pdf)> Acesso em 22 de out.de 2019.

ABSOLON, Bruno Araújo; FIGUEIREDO, Francisco José; GALLO, Valéria. O primeiro Gabinete de História Natural do Brasil (Casa dos Pássaros) e a contribuição de Francisco Xavier Cardoso Caldeira. Filosofia e Historia da Biologia, vol. 13, n.1, janeiro/jun, 2018. Disponível em < <http://www.abfhib.org/FHB/FHB-13-1/FHB-v13-n1-01.html>> Acesso em 20 de ago. de 2019.

ARAÚJO, Maria Paula Nascimento; SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. História, memória e esquecimento: Implicações políticas. Revista Crítica de Ciências Sociais.n.79. 2007, p 95-111. Disponível em < <http://journals.openedition.org/rccs/728>>. Acesso em 22 de out.de 2019.

AUGUSTO, Walter Marquazan. Forma jurídica, escravidão e ferrovias no Brasil do século XIX. Revista Direito e Praxis, v.10, n2, Rio de Janeiro.2019. Disponível em < <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaceaju/article/view/33331>> Acesso em 02 de out.de 2019.

ÁVILA, Ana Carolina Xavier. Museus Histórico e Pedagógicos no século XXI: processo de municipalização e novas perspectivas. 2014. 198 fl. (Dissertação). Programa de Pós-Graduação Interunidades em Museologia. Universidade Estadual de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em < <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/103/103131/tde-15012015-103050/pt-br.php>>. Acesso em 23 de out.de 2019.

BEZERRA, Juliana; CLEROT, Pedro; FLORÊNCIO, Sônia Rampim; RAMASSOTE, Rodrigo. Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos, IPHAN, 2012. Disponível em < [portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat\\_EducacaoPatrimonial\\_m.pdf](portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat_EducacaoPatrimonial_m.pdf)> Acesso em 22 de out.de 2019.

BOLANÇOS, Maria. La memoria del mundo. Cien años de museología (1900-2000). Ediciones Trea, Espanha, 2002.

BRUNO, Maria Cristina Oliveira Bruno. O ICOM-Brasil e o Pensamento Museológico Brasileiro, documentos selecionados. São Paulo: Pinacoteca; ICOM, 2010. V.1 e V.2.

CHAGAS, Mario de Souza. *Museus, memórias e movimentos sociais*. Cadernos de Sociomuseologia, n.41. Lisboa, 2011. Disponível em < <https://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/article/view/2654>>. Acesso em 01 de out.de 2019.

\_\_\_\_\_, Mario de Souza. Há uma gota de sangue em cada museu. Chapecó, Argos editora Universitária, 2006.

COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLÓGICA DO ESTADO DE SÃO PAULO, Relatório de 1905. Disponível em < <https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/institutogeologico/publicacoes/relatorio-da-comissao-geografica-e-geologica/>> Acesso em 02 de out.de 2019.

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO. Relatórios administrativos (1873-1930). Disponível em < <https://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos-digitais/relatorios-administrativos-das-empresas-ferroviarias/>>. Acesso em 01 de out.de 2019.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. Relatórios administrativos (1869-1971). Disponível em < <https://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos-digitais/relatorios-administrativos-das-empresas-ferroviarias/>>. Acesso em 01 de out.de 2019.

CONSIDERA, Andrea Fernandes. Museus de História Natural no Brasil (1818-1932): uma revisão bibliográfica. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, julho 2011. Disponível em < [http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300851314\\_ARQUIVO\\_TextoANPUH-AndreaFConsidera.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300851314_ARQUIVO_TextoANPUH-AndreaFConsidera.pdf)>. Acesso em 01 de out.de 2019.

CRIMP, Douglas. Sobre as Ruínas dos Museus. Tradução de Fernando Santos. São Paulo. Martins Fontes, 2005.

CURY, Marília Xavier; ORTIZ, Joana Montero; VASCONCELLOS, Camilo de Mello.(Org.). Questões indígenas e museus: debates e possibilidades. São Paulo. Secretaria de Estado da Cultura, 2012.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. Relatórios administrativos (1919-1930). Disponível em < <https://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos-digitais/relatorios-administrativos-das-empresas-ferroviarias/>>. Acesso em 01 de out.de 2019.

IBRAM - Instituto Brasileiro de Museus. Museus em Números. Brasília: Instituto Brasileiro de Museus, 2011. Disponível em < <http://www.museus.gov.br/museus-em-numeros/>>. Acesso em 02 de out.de 2019.

IBRAM - Instituto Brasileiro de Museus. Museu, memória e cultura afro-brasileira/ pesquisa e elaboração dos textos por Maristela dos Santos Simão. Brasília, 2018. Disponível em < <https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2018/11/Online-Museu-memoria-culturaafro-v9c.pdf>>. Acesso em 02 de out.de 2019.

GROSSMANN, Martin. O Museu de Arte hoje. Texto originalmente publicado na revista de arte espanhola art.es, nº 3, maio-junho 2004, pp16-22. Disponível em <<http://www.forumpermanente.org/revista/numero-1/edicao-0/textos/o-museu-de-arte-hoje>> Acesso em 22 de out.de 2019.

GROSSMANN, M. & MARIOTTI, G. *Museum Art Today / Museu Arte Hoje*, São Paulo, Hedra & Forum Permanente, 2011, pp 193-221. Disponível em < [http://www.forumpermanente.org/event\\_pres/simp\\_sem/pad-ped0/documentacao-f/mesa\\_03/mesa3\\_martin](http://www.forumpermanente.org/event_pres/simp_sem/pad-ped0/documentacao-f/mesa_03/mesa3_martin)>. Acesso em 24/10/2019.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo*. Cotia. Ateliê Editorial, 1998.

\_\_\_\_\_, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. *Patrimônio .Revista Eletrônica do IPHAN*, São Paulo, n. 4, 2006. Disponível em: < <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=165> > Acesso em 15 de set.de 2019.

LANDIM, Maria Isabel. *Museu de Zoologia da Universidade de São Paulo: adaptação aos novos tempos*. Estudos Avançados v.25 n. 73. São Paulo, USP, 2011.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Tradução Bernardo Leitão. 7ª edição. Campinas. Editora da Unicamp, 2013.

LIMA, Nei Clara de. Questões indígenas e Museus. O Museu Antropológico da UFG e a articulação com os povos indígenas. *Coleção Museu Aberto*, p71-77. Brodowski, 2012.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. A problemática da identidade cultural nos museus: de objetivo (de ação) a objeto (de conhecimento). *Anais do Museu Paulista Nova Serie Numero 1*. São Paulo, 1993.

\_\_\_\_\_, Ulpiano T. Bezerra. O museu e o problema do conhecimento. *Anais do IV Seminário Sobre Museus-Casas: Pesquisa e Documentação*. Fundação Casa de Rui Barbosa. Rio de Janeiro, pp. 17-39, 2002.

\_\_\_\_\_, Ulpiano T. Bezerra. O museu na cidade x A cidade no museu. Para uma abordagem histórica dos museus de cidade. *Revista Brasileira de História*, n.5, v.8/9, p 197-205, set 1984/ abr. 1985. Disponível em < [https://www.anpuh.org/arquivo/download?ID\\_ARQUIVO=1912](https://www.anpuh.org/arquivo/download?ID_ARQUIVO=1912)> Acesso em 03 de set.de 2019.

\_\_\_\_\_, Ulpiano T. Bezerra. A História, Cativa da Memória? Para um Mapeamento da Memória no Campo das Ciências Sociais. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, n. 34, p. 9-23, 31 dez. 1992.

\_\_\_\_\_, Ulpiano T. Bezerra. Do teatro da memória ao laboratório da História: a exposição museológica e o conhecimento histórico. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Ser. v.2 p.9-42 jan./dez. 1994

\_\_\_\_\_, Ulpiano T. Bezerra. Os museus e a ambiguidade da memória: A memória traumática. Conf. 10o. Encontro Paulista de Museus – Memorial da América Latina,

18.07.2018. Disponível em <<https://www.sisemsp.org.br/wp-content/uploads/2018/08/Ulpiano-Bezerra-de-Meneses.pdf>> Acesso em 21 de out. de 2019.

MISAN, Simona. Os museus históricos e pedagógicos do estado de São Paulo. Anais do Museu Paulista, São Paulo, vol.16, pp. 175-204, 2008. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-71422008000200006&script=sci\\_abstract&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-71422008000200006&script=sci_abstract&tlng=pt)> Acesso em 10 de jul. de 2019.

MIZUKAMI, Luiz Fernando. Redes e Sistemas de Museus: Um estudo a partir do Sistema Estadual de Museus de São Paulo. 2014. 227 fl. (Dissertação). Programa de Pós-Graduação Interunidades em Museologia. Universidade Estadual de São Paulo, São Paulo, 2014.

MOREIRA, Fernando João de Matos. Uma reflexão sobre o conceito de público nos museus locais. MUSAS Revista Brasileira de Museus e Museologia., v .3, p.101-108, 2007.

MUSAS, Revista Brasileira de Museus e Museologia. Ano III, Nº 3. Rio de Janeiro: Iphan/Demu, 2007.

PEIXOTO, Nelson Brissac. Intervenções Urbanas: Arte / Cidade. 2ª edição. São Paulo. Editora Senac São Paulo, 2012.

SANTOS, Maria Célia Teixeira Moura. Os Museus e a Busca de Novos Horizontes. Texto apresentado no III Fórum de Profissionais de Reservas Técnicas de Museus realizado no período de 18 a 22 de novembro em Salvador, Bahia, 2002. Disponível em <<https://bibliotextos.files.wordpress.com/2011/12/museu-e-a-busca-por-novos-horizontes.docx>> Acesso em 22 de out de 2019.

\_\_\_\_\_, Maria Célia Teixeira Moura. Encontros museológicos: reflexões sobre a museologia, a educação e o museu. Coleção Museu, Memória e Cidadania. São Paulo, 2008. Disponível em <<https://edisciplinas.usp.br/mod/resource/view.php?id=2269563>> Acesso em 24 de out. de 2019.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. A escrita do passado em museus históricos. Rio de Janeiro: Garamond; Minc/IPHAN/DEMU, 2006.

\_\_\_\_\_, Myrian Sepúlveda dos. Canibalismo da Memória: o Negro nos Museus Brasileiros. Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. , v.31, p.37 - 57, 2005.

\_\_\_\_\_, Myrian Sepúlveda dos. Museus Brasileiros e Política Cultural. Revista Brasileira de Ciências Sociais, n.55 vol. 19.p.53-73.2004. Disponível<  
[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S0102-69092004000200004&lng=en&nrm=iso&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0102-69092004000200004&lng=en&nrm=iso&tlng=pt)> Acesso em 22 de out.de 2019.

SCHWARCZ, Lilia; STARLING, Heloisa M. Brasil: uma bibliografia. Companhia das Letras. São Paulo, 2015.

SOROCABA RAILWAY COMPANY. Relatórios administrativos (1908-1918). Disponível em < <https://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos-digitais/relatorios-administrativos-das-empresas-ferroviarias/>>. Acesso em 01 de out.de 2019.

WICHES, Camila Azevedo de Moraes. Museus e Antropofagia do Patrimônio Arqueológico: (Des) Caminhos da Prática Brasileira. 2010. 247fl (Tese). Programa de Doutorado em Museologia. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Lisboa, 2010.

## LEGISLAÇÃO

BRASIL. Lei Federal 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm)> Acesso em 02 de out.de 2019.

BRASIL. Lei federal nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009. Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Lei/L11904.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11904.htm)> Acesso em 02 de out.de 2019.

BRASIL. Decreto nº473, de 10 de março de 1992. Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, da AGEF -

Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D0473.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm)>. Acesso em 02 de out.de 2019.

BRASIL. Decreto 641 de 26 de Junho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro. Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>>. Acesso em 02 de out.de 2019.

BRASIL. Decreto nº 91.1444, de 14 de março de 1985. Cria o Ministério da Cultura e dispõe sobre a estrutura, transferindo-lhe os órgãos que menciona, e dá outras providências. Disponível em [http://planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/D91144.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D91144.htm) Acesso em 02 de out.de 2019.

BRASIL. Política Nacional de Museus, 2007. Disponível em <[https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2010/01/politica\\_nacional\\_museus.pdf](https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2010/01/politica_nacional_museus.pdf)>. Acesso em 02 de out.de 2019

BRASIL. Decreto nº 9. 917 de 18 de julho de 2019. Que decreta o fim do Ministérios da Cultura. Disponível em [http://planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9917.htm#art1](http://planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9917.htm#art1). Acesso em 02 de out.de 2019.

CONDEPHAAAT. Resolução SC- 22 15/03/2016. Poder Executivo, Seção I, 17/03/2016, p. 315-316. Disponível em <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/cit/index.php?p=1157A>> Acesso em 02 de out.de 2019.

SÃO PAULO (Estado). Decreto n ° 24.634, de 16 de março de 1979. Institui o Sistema de Museus do estado de São Paulo. Diário Oficial do Estado de São Paulo. São Paulo, SP. Acesso em 02 de out.de 2019



**SITES:**

Os sites oficiais das prefeituras foram acessados diversas vezes especialmente em suas respectivas, secretarias de cultura, turismo e atrações turísticas a fim de verificar as informações divulgadas acerca dos museus através de canais oficiais.

- Condephaaat

<http://condephaat.sp.gov.br/>

-Estações Ferroviárias do Brasil

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>

- FIEC Indaiatuba

<http://www.fiec.com.br/v7/>

- Fundação pró memória de São Carlos

<https://promemoria.saocarlos.sp.gov.br/>

- IBRAM

<http://www.museus.gov.br/>

-IPHAN

<http://portal.iphan.gov.br/>

-Museu da Língua Portuguesa

<http://museudalinguaportuguesa.org.br/>

- Plano Diretor de Peruíbe

<http://www.agem.sp.gov.br/midia/Plano-Diretor-Peru--be.pdf>

- Plano Diretor de Santa Rita

<http://santaritadopassaquatro.sp.gov.br/planodiretor/PLANO%20DIRETOR.pdf?phpMyAdmin=19385d865449847d0ecca2d72e7fdd8>

- Prefeitura Municipal de Assis

<https://www.assis.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Araraquara

<http://www.araraquara.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Barra Bonita

<https://barrabonita.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Batatais

<http://www.batatais.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Colina

<http://www.colina.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Indaiatuba  
<https://www.indaiatuba.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Martinópolis  
<https://www.martinopolis.sp.gov.br/site/>

-Prefeitura Municipal de Peruíbe  
<http://www.peruibe3.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Pirassununga  
<http://pirassununga.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Sales de Oliveira  
<http://www.salesoliveira.sp.gov.br/site/>

-Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo  
<http://santacruzdoriopardo.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Santa Fé do Sul  
<https://www.santafedosul.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Santa Rita do Passa Quatro  
<https://www.santaritadopassaquatro.sp.gov.br/portal/>

-Prefeitura Municipal de Santo Anastácio  
<http://www.santoanastacio.sp.gov.br/>

-Prefeitura municipal de São Carlos  
<http://www.saocarlos.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de São Paulo  
<http://www.capital.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de São Simão  
<https://www.saosimao.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Tupã  
<https://www.tupa.sp.gov.br/>

-Prefeitura Municipal de Valinhos  
<http://www.valinhos.sp.gov.br/>

-Rede de museus ferroviários  
<http://museusferroviarios.net.br/>

-SISEM  
<https://www.sisemsp.org.br/>

Unesp Rosana – Laboratório de Patrimônio Cultural Projeto Memoria Ferroviária  
<https://www.rosana.unesp.br>

## APÊNDICE I

TABELA DE REQUALIFICAÇÕES DAS ESTAÇÕES MUSEU

Estação	Inauguração do Prédio	Fechamento da Linha	Uso atual	Data de criação do museu	Data da requalificação do uso da estação em museu	Fombada	Tipologia	Situação do museu
Áxis	1914-1926	1999 (passageiros) operacional	Museu Ferroviário Agner Francisco Furlaneto	2000	2006	Não	Museu ferroviário	Aberto a visitação
Araraquara	1885-1912	2001 (passageiros) operacional	Museu Ferroviário Francisco Aurélio de Araújo	2008	2008	Não	Museu ferroviário	Aberto a visitação
Barra Bonita	1919	1966	Museu Histórico Municipal Luis Saffi	1988	1988	Não	Museu Municipal	Aberto a visitação
Batatan	1886-1938	1977 (passageiros) 1985 (carga)	Museu Histórico Pedagógico Washington Luis	1956	2005	Não	MHP	Aberto a visitação
Colina	1909-1930	1999 (trens de passageiros)	Museu Municipal de Colina	1988	1988	Não	Museu Municipal	Aberto a visitação
Chaveses	1909-1917	1999 (passageiros)	Museu Municipal Adão Abdo Rio	1983	2005	2016 CONDEPHAAT	Museu Municipal	Fechado
Endenatuba	1911	1980	Espaço Cultural Estação Industrial Museu Ferroviário	2004	2004	Não	Museu ferroviário	Aberto a visitação
Martinsópolis	1913-1950	1999 (passageiros)	Museu da Fecasa	1988	1988	1988	Museu ferroviário	Aberto a visitação
Peralbe	1914	2003	Museu Histórico Arqueológico de Peralbe	2002	2014	Não	[?]	Aberto a visitação
Prassumunga	1878	1977 (passageiros) 1995 (cargas)	Rodoviária	1958	1982	Não	MHP	Extinto
Salas de Oliveira	1900	1979	Ponto Cultural Dr Geraldo de Barros, Museu a Céu aberto	1989	1989	Não	Museu a céu aberto	Aberto a visitação (acervo do ponto cultural sem visitação)
Santa Cruz do Rio Pardo	1908	1966	Museu Histórico Pedagógico Ernesto Bertoldi	2011	2011	Em análise	MHP	Aberto a visitação
Santa Fé do Sul	1952	1999 (passageiros) operacional	Museu Histórico Cultural Prof Honório de Souza Carneiro	1973	2011	Não	MHC	Aberto a visitação
Santa Rita da Passa Quatro	1884-1898	1960	Museu Histórico Pedagógico Zequinha de Abreu	1969	1969	1981 CONDEPHAAT	MHP	Aberto a visitação
Santo Anastácio	1920-1939	Linha ativa porém sem circulação se presta	Museu Histórico Cultural João Carlos Farbank	2005	2005	Não	MHC	Fechado
São Carlos	1884-1912	2001 (passageiros) operacional	Museu São Carlos	2012	2012	2015 – TOMABIMENTO NIVEL MUNICIPAL	Museu Municipal MHP Cerqueira César	Aberto a visitação
São Paulo - Luz	1901	operacional	Museu da Língua Portuguesa	2006	2006	1976 CONDEPHAAT	Museu	Em reforma
São Simão [Bento Quirino] Tupã	1902 1941-1968	1971 2001 (passageiros)	Museu da Memória Ferroviária de São Simão "Aberto de Oliveira" Museu da Fotografia e Museu dos Trilhos	2008 2018	2008 2018	2018 CONDEPHAAT	Museu ferroviário	Aberto a visitação
Valinhos	1872-1913	2001 (passageiros) operacional	Museu Municipal Fotógrafo Haroldo Ângelo Paimetto	1993	1993	2013 CONDEPHAAT	Museu Municipal	Aberto a visitação